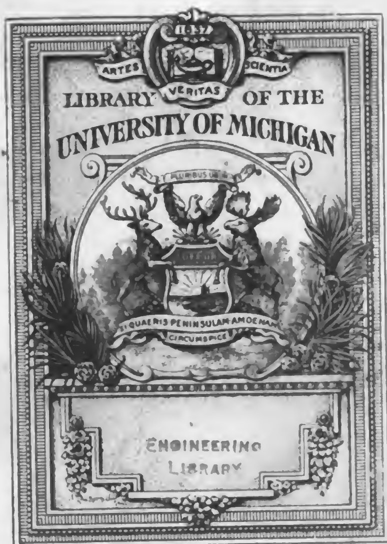
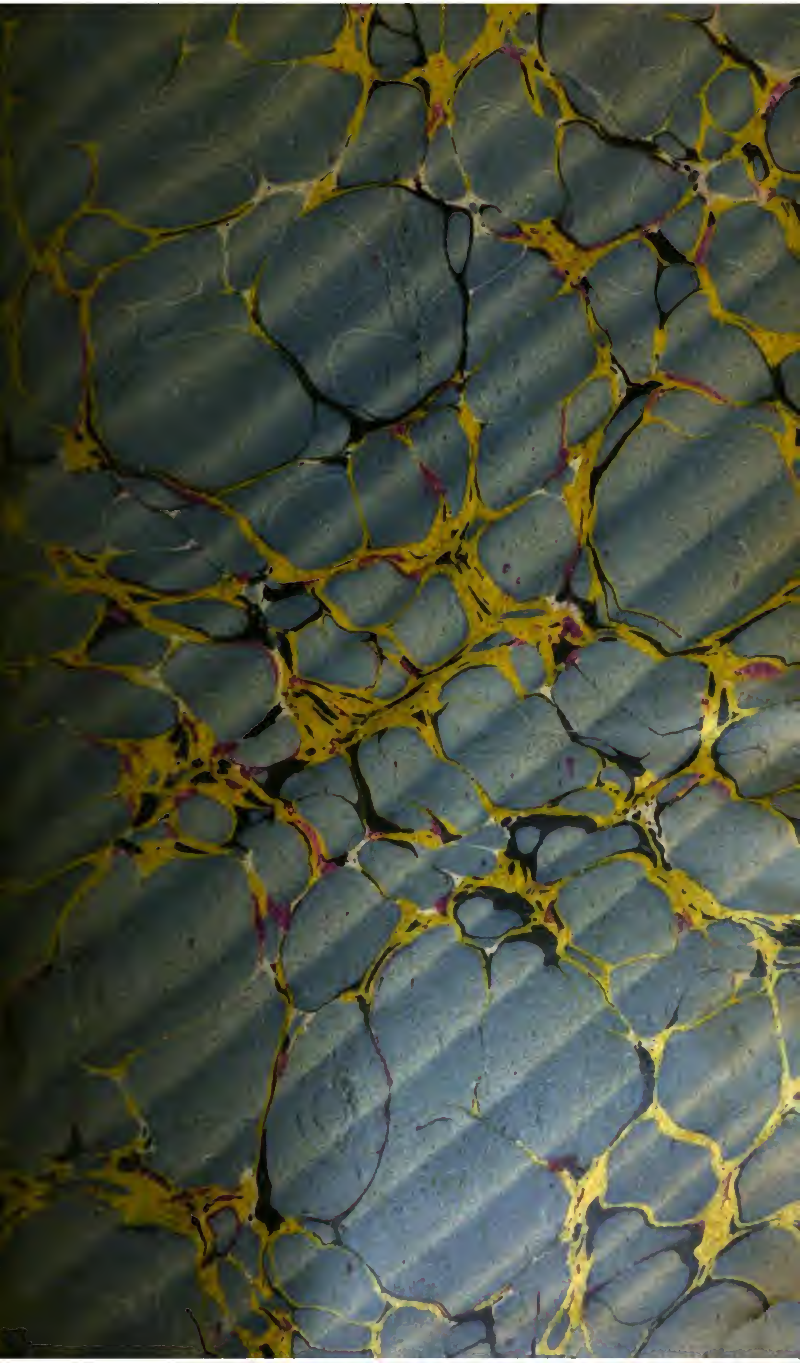
Annales des ponts et chaussées



ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE
ENGINEERING
LIBRARY



ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

MEMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR;

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

4e SÉRIE.

1870

DUNOD, ÉDITEUR

SUCCESSEUR DE Vor DALMONT,

Précédemment Carilian-Gœury et Victor Dalmont,

LIBRAIRE DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES,

Quai des Augustins, n° 49.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

(N° 3070)

[20 février 1869.]

Patentes. — Gare de chemin de fer. — Locaux et machines imposables. — (Compagnie du chemin de fer d'Orléans.) — *On doit comprendre dans l'évaluation de la valeur locative d'une gare de chemin de fer, pour l'assiette du droit proportionnel de patente, les cours intérieures servant d'accès aux ateliers et une machine de rechange placée dans un atelier d'ajustage, qui peut être employée, en même temps que celle qu'elle est destinée à remplacer en cas d'accident ou de réparation.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée par la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, tendant à ce qu'il nous plaise : réformer un arrêté du conseil de préfecture de la Dordogne du 12 novembre 1867,

en tant qu'il n'aurait accordé à ladite compagnie qu'une réduction insuffisante du droit proportionnel de patente calculé au quarantième auquel elle a été imposée, pour l'année 1866, sur le rôle de la ville de Périgueux, à raison des ateliers de réparations qu'elle possède dans le voisinage de la gare de cette ville;

Ce faisant et attendu que la valeur locative de 124 000 francs, attribuée à ces ateliers, est exagérée ; qu'en effet, la valeur locative des constructions n'est pas supérieure à 62 500 francs; qu'en outre, c'est à tort que, dans l'estimation de la valeur locative des terrains dépendant desdits ateliers, l'administration a compris des cours d'une superficie de 3 249 mètres carrés, qui leur servent d'accès; et que, dans l'évaluation de l'outillage, elle a tenu compte d'une machine à vapeur de rechange destinée uniquement à remplacer, en cas d'accident, celle qui fonctionne habituellement; que, déduction faite desdites cours et de la machine à vapeur de rechange, il y a lieu de réduire la valeur locative des terrains formant une dépendance des bâtiments imposables à 3 927f.20 et celle de l'outillage à 18 166f.10; d'où il résulte que la valeur locative totale des ateliers de la compagnie doit être fixée à 84 593f.30 seulement;

Lui accorder une réduction correspondante du droit proportionnel de patente auquel elle a été assujettie;...

Vu les observations présentées par notre ministre des finances, tendant à ce que la valeur locative des ateliers de la compagnie soit réduite de 124 000 francs à 122 916 francs, et à ce que le surplus des conclusions de la compagnie soit rejeté;

Vu la requête présentée par la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, tendant à ce qu'il nous plaise : réformer un arrêté du conseil de préfecture de la Dordogne du 10 mars 1868, en tant qu'il n'aurait accordé à ladite compagnie qu'une réduction insuffisante du droit proportionnel de patente calculé au quarantième auquel elle a été imposée, pour l'année 1867, sur le rôle de la ville de Périgueux, à raison des ateliers de réparations qu'elle possède dans le voisinage de la gare de cette ville;

Ce faisant, lui accorder, pour l'année 1867, par les motifs exposés dans la requête ci-dessus visée, la même réduction que celle réclamée pour l'année 1866;

Vu les observations présentées par notre ministre des finances, tendant à ce qu'il soit accordé à la compagnie, pour l'année 1867, la même réduction que celle proposée par notre ministre, pour l'année 1866;

Vu la loi du 25 avril 1844 (notamment l'art. 9);

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés présentent à juger les mêmes questions et qu'il y a lieu d'y statuer par un seul décret;

Considérant, en ce qui touche les cours intérieures des ateliers de la compagnie, qu'il résulte de l'instruction que ces cours ne donnent pas accès sur le chemin de fer aux marchandises et aux voyageurs et qu'elles sont réservées à l'usage exclusif des ouvriers; qu'ainsi, elles forment une dépendance des ateliers et doivent être comprises dans l'évaluation de leur valeur locative;

Considérant, en ce qui touche la machine de rechange placée dans l'atelier d'ajustage, qu'il résulte de l'instruction que cette machine peut être employée, en même temps que celle qu'elle est destinée à remplacer en cas d'accident ou de réparation; qu'ainsi, elle doit être comprise dans l'évaluation de l'outillage des ateliers;

Mais, considérant qu'il résulte également de l'instruction qu'en comprenant les cours intérieures des ateliers dans l'évaluation des terrains imposables, et, en tenant compte de la machine de rechange placée dans l'atelier d'ajustage, la valeur locative desdits ateliers n'est pas supérieure à 110 000 francs; que, dès lors, c'est d'après cette dernière valeur locative que la compagnie doit être imposée au droit proportionnel de patente calculé au quarantième... (Compagnie imposée au droit proportionnel au quarantième, à raison de ses ateliers de réparations, d'après une valeur locative de 110 000 francs. Décharge de la différence. Surplus des conclusions rejeté. Arrêtés réformés en ce qu'ils ont de contraire.)

(N° 3071)

[6 mars 1869.]

Contravention. — Algérie. — Barrage d'irrigation. — (Sieurs Foacier de Ruzé et Samson.) — *S'il résulte de l'instruction qu'un barrage d'irrigation existe depuis 1848; que l'administration a connu cet état de choses dès l'origine, et loin de s'y opposer, a même autorisé plus tard le propriétaire à construire un pont sur les piliers de ce barrage, pour réunir les deux parties de la propriété; ledit propriétaire n'a pu commettre une contravention de grande voirie en se servant du barrage dans les conditions où il l'avait fait jusqu'alors.*

Napoléon, etc.,

Vu les requêtes présentées par les sieurs Foacier de Ruzé et Samson, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 5 août 1867, par lequel le conseil de préfecture de la province de Constantine, statuant sur un procès-verbal de contravention dressé contre le sieur Samson, gérant d'une propriété que le sieur Foacier de Ruzé possède dans la vallée du Bou-Merzoug, a condamné ledit sieur Samson à 100 francs d'amende et aux frais, déclaré le sieur Foacier de Ruzé civilement responsable desdites condamnations, et ordonné la démolition d'un barrage construit dans le lit de ladite rivière, pour l'irrigation de ladite propriété ;

Ce faisant, attendu que le barrage qui sert à l'irrigation de la propriété du sieur Foacier de Ruzé, provisoirement établi vers 1847 par le concessionnaire originaire, en vertu de son titre de concession provisoire, a été, dès 1848, remplacé avec l'autorisation de l'administration, par un barrage permanent en maçonnerie, dont l'existence est formellement reconnue par le titre de concession définitive délivré à l'auteur du requérant le 28 janvier 1850; que le droit à l'usage des eaux de l'Oued Bou-Merzourg, ainsi légalement acquis avant la promulgation de la loi du 16 juin 1851, a été reconnu et maintenu tel qu'il existait par l'article 2 de ladite loi; que, depuis cette époque, l'administration n'a jamais contesté l'existence, ni troublé l'exercice de ce droit; qu'elle l'a, au contraire, plusieurs fois implicitement reconnu, notamment dans un arrêté préfectoral du 9 août 1859, autorisant le requérant à construire un pont sur les piliers du barrage en maçonnerie, et aussi lors de l'établissement d'un régime d'irrigation pour la vallée du Bou-Merzoug ; que le conseil de préfecture n'était pas compétent pour statuer sur le droit de propriété invoqué par le requérant ; qu'en tout cas, le barrage existant en maçonnerie, était permanent depuis 1848, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a repoussé l'exception de prescription annale opposée conformément à l'article 640 du code d'instruction criminelle; dire que c'est à tort qu'un procès-verbal de contravention a été dressé contre les requérants, et les renvoyer des fins dudit procès-verbal;

Vu le procès-verbal de contravention dressé le 13 mai 1867, par le sieur Charles Lecourt, conducteur des ponts et chaussées, et constatant que le sieur Samson, gérant de la propriété du sieur Foacier de Ruzé, prend sans autorisation, à 200 mètres environ, en aval de la propriété Barnoin, l'eau de l'Oued Bou-Merzoug, dans un canal d'amenée d'une ancienne usine qui ne fonctionne plus depuis longtemps; que ce barrage est formé de divers piliers en

maçonnerie, établis à 2 mètres environ de distance l'un de l'autre, transversalement au lit de la rivière, suivant une ligne perpendiculaire à sa direction; que les intervalles compris entre ces piliers sont fermés par des madriers superposés engagés par leurs extrémités dans des rainures ménagées sur les côtés des massifs; que l'eau du Bou-Merzoug, retenue par ce barrage, est dirigée dans un canal d'irrigation non autorisé, et sert à arroser la propriété du sieur Foacier de Ruzé, au préjudice des irrigations et des usines inférieures;

Vu les observations présentées par notre ministre de la guerre, tendant à l'admission des conclusions des requérants, par le motif que leurs droits à l'irrigation incontestés par l'administration jusqu'en 1867, étaient préexistants à la loi du 16 juin 1851, et ont été maintenus par l'article 2 de cette loi;

Vu le titre de propriété définitive délivré au sieur Barnoin, le 28 janvier 1850;

Vu l'arrêté, en date du 9 août 1859, par lequel le préfet de Constantine autorise le sieur Foacier de Ruzé à construire un pont sur les piliers du barrage en maçonnerie établi dans le Bou-Merzoug;

Vu les ordonnances des 21 juillet 1845 et 5 juin 1847, sur les concessions en Algérie;

Vu la loi du 16 juin 1851, article 2;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4; et l'arrêté du président du conseil, chargé du pouvoir exécutif, en date du 9 décembre 1848, article 13;

Vu l'ordonnance du roi, du 16 août 1669, et l'arrêt du conseil, du 24 juin 1777;

Vu la loi du 22 décembre 1789, 1er janvier 1790; celle des 12-20 août 1790, et l'arrêté du 19 ventôse an VI; celle du 29 floréal an X; celle des 19-22 juillet 1791, et celle du 23 mars 1842;

Vu l'article 640 du code d'instruction criminelle;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le barrage établi dans le lit de l'Oued Bou-Merzoug, pour l'irrigation de la propriété du sieur Foacier de Ruzé, existe depuis 1848; que l'administration en a eu connaissance dès cette époque; que loin d'être troublé par elle dans sa jouissance, le requérant a été autorisé, par arrêté préfectoral du 9 août 1859 ci-dessus visé, à construire sur les piliers dudit barrage, un pont pour réunir deux parties de sa propriété; que, dès lors, et même en admettant que le sieur Foacier de Ruzé ne puisse prouver que le droit d'usage dont il se prévaut a été légalement acquis par ses auteurs, le sieur Samson,

son gérant, n'a pu commettre une contravention de grande voirie, en se servant du barrage dans les conditions où il l'avait fait jusqu'alors; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que les requérants demandent à être renvoyés des fins du procès-verbal ci-dessus visé;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la province de Constantine, en date du 5 août 1867, est annulé.

2. Les sieurs Foacier de Ruzé et Samson sont renvoyés des fins du procès-verbal dressé contre eux le 13 mai 1867.

(N° 3072)

[6 mars 1869.]

Rivières navigables. — Endiguement de la Basse-Seine. — Assiette de la contribution foncière sur les terrains d'alluvion. — (Sieurs Castillon et consorts). — *Les propriétaires de terrains d'alluvion, desséchés par suite de travaux d'endiguement exécutés par l'État, dans l'intérêt de la navigation, ne sont pas fondés à réclamer le bénéfice des dispositions édictées par l'article 3 de la loi du 3 frimaire an VII, en faveur des propriétaires qui opèrent le dessèchement de leurs marais. — Mais ils sont fondés à demander que le classement de leurs terrains, à raison desquels ils sont imposés à la contribution foncière, soit apprécié d'après l'état de ces terrains, au moment où il a été procédé aux opérations cadastrales.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée par le sieur Castillon, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 29 février 1868, par lequel le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure, sur les réclamations formées, tant par ledit sieur Castillon, agissant en son nom personnel et au nom des héritiers Maignard, que par les sieurs Sement et Leverdier, contre le classement cadastral d'après lequel ont été imposées, à la contribution foncière, pour 1866, sur le rôle de la commune de Notre-Dame de Gravendron, huit parcelles de terrains découverts en 1856 par les eaux de la Seine; a ordonné

qu'il serait procédé à une expertise à l'effet de rechercher si lesdites parcelles sont bien imposées, d'après leur revenu actuel, par comparaison avec les autres fonds de la commune, et a rejeté le surplus des conclusions des réclamants;

Ce faisant, décider que lesdits terrains doivent être classés d'après leur état et leur revenu en 1856, au moment où ils sont devenus la propriété des auteurs du requérant; subsidiairement que, par application de l'art. 3 de la loi du 3 frimaire an VII, ils ne doivent être imposés. pendant 25 ans, qu'à un décime par hectare: plus subsidiairement. que, d'après l'art. 66 de la même loi, ils ne pourront être imposés à la contribution foncière que quinze ans après leur formation; plus subsidiairement encore, qu'ils doivent être classés d'après le revenu moyen des années écoulées depuis 1856, jusqu'au jour où il a été procédé aux opérations cadastrales;

Vu la requête présentée pour les sieurs Sément et Leverdier, tendant par les mêmes motifs, aux mêmes conclusions que les requête et mémoire présentés pour le sieur Castillon...

Vu les observations du ministre des finances, tendant au rejet des recours des sieurs Castillon, Sément et Leverdier;

Vu les mémoires en réplique présentés pour le sieur Castillon et pour les sieurs Sément et Leverdier, tendant aux mêmes conclusions que les premières requêtes, et subsidiairement auxdites conclusions, à ce qu'il nous plaise décider que le classement de leurs terrains devra être apprécié, non d'après leur état, au moment où il a été procédé anx opérations cadastrales;

Vu la loi du 3 frimaire an VII, la loi du 17 juillet 1819, art. 12, et celle du 18 mai 1822, art. 12;

Considérant que le recours du sieur Castillon, et celui des sieurs Sément et Leverdier présentent a même question à juger, et qu'il y a lieu de les joindre, pour être statué par un seul décret;

Sur les conclusions tendant à ce que les terrains des sieurs Castillon, Sément et Leverdier, par application de l'art. 111, de la loi du 3 frimaire an VII, soient, pendant 25 ans, imposés, comme terrains desséchés, à un décime par hectare:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les terrains d'alluvion, à raison desquels les sieurs Castillon, Sément et Leverdier sont imposés à la contribution foncière, pour l'année 1866, ont été desséchés par suite des travaux d'endiguement de la Basse-Seine exécutés par l'État dans l'intérêt de la navigation; que, dans ces circonstances, les requérants ne sont pas fondés à réclamer le bénéfice des dispositions édictées par la loi du 3 frimaire an VII, en

faveur des propriétaires qui opèrent le dessèchement de leurs marais;

Sur les conclusions tendant à ce que, par application de l'art. 66 de la loi du 3 frimaire an VII, les prairies des requérants ne soient imposées à la contribution foncière que quinze ans après leur formation, ou du moins, à ce qu'elles soient classées d'après leur revenu moyen pendant les années écoulées depuis leur formation jusqu'au moment où il a été procédé aux opérations cadastrales.

Considérant que l'art. 66 de la loi du 3 frimaire an VII, détermine d'après quelles règles doit être évalué le revenu imposable de chaque classe de prairies, lors de la confection du cadastre d'une commune; mais que, si des prairies deviennent imposables après la confection du cadastre, elles doivent, d'après les articles précités des lois de 1819 et de 1822, être classées par assimilation aux propriétés de même nature déjà cadastrées; qu'il a été procédé conformément à ces articles pour l'assiette de la contribution foncière des propriétés des sieurs Castillon et autres; que, dès lors, la réclamation, sur ce point, n'est pas fondée;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit prescrit aux experts d'apprécier le classement des terrains, non d'après leur état actuel, mais d'après leur état en 1856, au moment où ils ont été découverts par les eaux, ou, du moins, d'après leur état en 1865, au moment où il a été procédé aux opérations cadastrales;

Considérant que, si les sieurs Castillon, Sément et Leverdier peuvent faire remonter à 1856 les droits de propriété de leurs auteurs sur les terrains dont il s'agit, il résulte de l'instruction que ces terrains n'ont été considérés par l'administration comme susceptibles d'imposition, qu'à partir de l'année 1866; que, par suite, c'est seulement, en 1865, qu'il a été procédé aux opérations prescrites par les lois de 1819 et de 1822, pour arriver à cette imposition; qu'avant ces opérations, aucune réclamation n'a été présentée, ni par les auteurs des requérants, ni par ceux-ci, pour obtenir qu'il fût procédé à l'évaluation du revenu de leurs terrains et à leur imposition; que, dans ces circonstances, les sieurs Castillon, Sément et Leverdier, ne sont pas fondés à soutenir que le revenu de leurs terrains a dû être évalué, en 1865, d'après la valeur qu'ils avaient en 1856; mais qu'ils sont fondés à demander que ce revenu soit évalué d'après la valeur qu'avaient les terrains en 1865, au moment où il a été procédé aux opérations cadastrales;

Art. 1er. Les experts devront apprécier le classement des terrains à raison desquels les sieurs Castillon, Sément et Leverdier ont été imposés à la contribution foncière, pour l'année 1866, sur le rôle

de la commune de Notre-Dame de Gravendron, d'après leur état en 1865, au moment où il a été procédé aux opérations cadastrales. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. — Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 3073)

[6 mars 1869.]

Dommages. — Abaissement de la voie publique. — Compétence. — Interprétation de la décision du jury. — (Duc de Brunswick contre la ville de Paris). — *Lorsque, d'une part, un propriétaire partiellement exproprié, réclame une indemnité pour un dommage postérieur à l'expropriation et, que, d'autre part, l'administration prétend que ce dommage a été compris dans l'indemnité, le conseil de préfecture doit, avant de statuer, renvoyer les parties devant l'autorité judiciaire, seule compétente pour déterminer le sens et la portée des décisions rendues par le jury.* (*).

Napoléon, etc.

Vu la requête présentée pour le duc de Brunswick, tendant à ce qu'il nous plaise : réformer un arrêté, du 8 mai 1867, par lequel le conseil de préfecture de la Seine ne lui aurait alloué qu'une indemnité insuffisante, à raison du dommage causé à son immeuble, sis à Paris, rue Beaujon, n° 21, par les travaux de nivellement exécutés dans ladite rue ;

Ce faisant, attendu que le jury d'expropriation n'aurait pas entendu comprendre dans la somme de 360 000 fr. qu'il lui a allouée, à raison de la dépossession de la partie de son immeuble sise sur le tracé du boulevard Beaujon, une indemnité relative au dommage causé par l'abaissement du sol de la rue Beaujon, qui a été effectué à la suite du percement dudit boulevard, et qu'ainsi la ville de Paris serait mal fondée à contester son droit à une indemnité à raison

---

(*) Jurisprudence constante. — Voir l'arrêt du 28 mars 1866 (chemin de fer de l'Est, *Annales*, 1867, page 345). — Voir aussi l'arrêt suivant.

dudit dommage; que l'évaluation de cette indemnité faite par l'expert de la ville, par le tiers expert et par le conseil de préfecture serait insuffisante, et qu'il y aurait lieu de la fixer à une somme égale à la dépense qu'il a dû faire pour réparer le dommage;

Lui allouer une indemnité de 41 651f.09 avec les intérêts; mettre la totalité des frais d'expertise à la charge de la ville de Paris, et la condamner aux dépens;

Vu la requête présentée pour la ville de Paris, tendant à ce qu'il nous plaise: annuler le susdit arrêté du conseil de préfecture de la Seine, en date du 8 mai 1867;

Ce faisant, attendu que ledit conseil aurait à tort statué sur la question préjudicielle de savoir si le dommage à raison duquel le duc de Brunswick réclamait une indemnité, avait été compris parmi les éléments de l'indemnité fixée par la décision du jury d'expropriation;

Renvoyer les parties devant l'autorité judiciaire pour y être statué sur cette question, sauf à dire droit sur la demande d'indemnité au cas où la question serait résolue négativement; subsidiairement, dire que le jury est présumé avoir tenu compte, et a tenu compte en effet, dans l'évaluation de l'indemnité, comme accessoire de l'expropriation, du dommage dont il s'agit dans l'instance actuelle; en tout cas, rejeter la demande du duc de Brunswick, et le condamner aux dépens;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur;

Vu la décision, en date du 11 oct. 1860, par laquelle le jury d'expropriation a fixé à la somme de 360 000 fr., l'indemnité due au duc de Brunswick pour la dépossession de partie de sa propriété sise à Paris, rue Beaujon, n° 21;

Vu la loi du 26 pluv. an VIII, celle du 16 sept. 1807 et celle du 3 mai 1841;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre, pour y être statué par un seul décret;

Considérant que, par décision en date du 11 octobre 1860, le jury d'expropriation du département de la Seine a fixé à la somme de 360 000 fr. l'indemnité due par la ville de Paris au duc de Brunswick, à raison de l'expropriation d'un terrain d'une contenance de 1 560 mètres carrés, nécessaire à l'ouverture dans ladite ville du boulevard Beaujon, aujourd'hui nommé avenue Friedland;

Considérant que, devant le conseil de préfecture, le duc de Brunswick, d'une part, réclamait une indemnité à raison du dommage causé à sa propriété par les travaux que la ville de Paris a fait

exécuter pour raccorder le sol de la rue Beaujon avec celui de l'avenue Friedland; que la ville de Paris, d'autre part, soutenait que le jury d'expropriation avait eu connaissance des pièces du projet de nivellement de la rue Beaujon et que, par sa décision précitée, il avait fixé l'indemnité due au duc de Brunswick en tenant compte du dommage que pourrait câuser à ce propriétaire l'abaissement du sol de la rue;

Considérant qu'il n'appartient qu'à l'autorité judiciaire de déterminer le sens et la portée des décisions rendues par le jury d'expropriation en vertu de la loi du 3 mai 1841; que, dès lors, le conseil de préfecture aurait dû, avant de statuer, renvoyer les parties devant l'autorité judiciaire pour faire reconnaître si l'indemnité fixée par la décision du jury d'expropriation, en date du 11 octobre 1860, comprenait une indemnité à raison du dommage dont le duc de Brunswick demandait la réparation; que, dans ces circonstances, il y a lieu d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture. (Arrêté annulé. Dépens compensés.)

(N° 3074)

[6 mars 1869.]

Expropriation. — Dommages. — Compétence. — Interprétation de la décision du jury. — (Sieur Lassonnery contre la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée). *Lorsqu'un propriétaire partiellement exproprié réclame, pour un dommage accessoire à l'expropriation, une indemnité distincte de celle qui a été réglée par le jury, mais ne conteste pas que la demande formée par lui de ce chef ait été soumise au jury d'expropriation lors du règlement de l'indemnité, le conseil de préfecture et le conseil d'État peuvent se dispenser de renvoyer à l'autorité judiciaire l'interprétation de la décision du jury d'expropriation et considérer comme constant que la décision du jury a réglé l'indemnité due pour le dommage accessoire* (*) :

(*) Voir l'arrêt précédent.

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Lassonnery, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 21 décembre 1866, dans celles de ses dispositions par lesquelles le conseil de préfecture de la Loire a rejeté les demandes d'indemnité formées par le requérant contre la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, à raison de l'occupation de ses terrains, ou ne lui a alloué que des sommes insuffisantes;

Ce faisant, attendu : 1° que c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a rejeté sa demande d'une indemnité de 3,000 francs à raison de l'extraction de 4,000 mètres cubes de matériaux utilisés par la compagnie, d'une carrière expropriée, extraction qui a eu lieu entre la prise de possession et le jugement d'expropriation et à raison de laquelle le requérant a droit à une indemnité distincte de celle réglée par le jury; 2° que c'est à tort que l'arrêté attaqué a réduit à 875 francs l'indemnité de 1,500 francs par lui réclamée à raison de la privation d'irrigation, pendant deux ans, de 277 ares de prairies; que l'indemnité allouée n'a été calculée que sur 250 ares et sur une valeur de 1 fr. 75 c. par are, inférieure à la dépréciation constatée par le dire des habitants de ce lieu; 3° que c'est à tort que l'arrêté attaqué a rejeté sa demande d'une indemnité de 500 francs à raison des vices de construction du bief d'irrigation de ses prairies rétabli par la compagnie et des pertes d'eau qui en sont résultées; 4° que c'est à tort que l'arrêté attaqué a rejeté sa demande d'une indemnité de 500 francs à raison de la suppression causée par les travaux de la compagnie, d'un gué dans la rivière de Rhins, qui servait de communication entre ses prairies; 5° que c'est à tort que l'arrêté attaqué a réduit à 630 francs l'indemnité de 837 fr. 50 c. par lui réclamée à raison de la privation d'irrigation de deux parcelles de prés, pendant deux ans, due aux travaux de la compagnie; 6° que c'est à tort que l'arrêté attaqué à réduit à 300 francs l'indemnité de 1,500 francs par lui réclamée pour privation de jouissance de son magasin de charbons et gêne apportée à l'exercice de ce commerce par les travaux de la compagnie; 7° que c'est à tort que l'arrêté attaqué a réduit à 480 francs l'indemnité de 940 francs par lui réclamée à raison de 47 arbres abattus par la compagnie sur ses propriétés;

Annuler l'arrêté attaqué dans les dispositions ci-dessus rappelées; accorder au requérant les sommes par lui réclamées, avec les intérêts du jour de la demande, condamner la compagnie aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie du che-

min de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, par lequel la compagnie conclut au rejet du pourvoi et à la condamnation du requérant aux dépens, par le motif: 1° qu'il a été réglé une indemnité par le jury, pour l'expropriation du rocher dont il a été extrait les matériaux; que ce rocher n'était pas une carrière en exploitation; qu'en tout cas, le requérant ne peut réclamer de ce chef, pour dommages antérieurs à la décision du jury, aucune indemnité en dehors de celle par lui fixée; 2° que la dépréciation résultant des pertes d'irrigation a été équitablement fixée à 1 fr. 75 c. par are de prairie, la compagnie ayant traité à 0 fr. 90 c. dans des conditions analogues avec un propriétaire voisin; que si 250 ares seulement ont été comptés, c'est que les 20 autres, complétement privés de récoltes, ont fait l'objet d'une indemnité spéciale contre laquelle n'est pas dirigé le pourvoi; 3° que c'est avec raison qu'aucune indemnité n'a été allouée à raison de la construction du bief par la compagnie, le nouveau bief étant plus favorable aux irrigations et ayant été rendu étanche par des travaux ultérieurs de la compagnie; 4° que c'est avec raison que la demande d'une indemnité, à raison de la suppression du gué au devant des prairies du requérant, a été rejetée, le requérant jouissant d'une autre desserte et ayant été mis à l'abri des inondations par ces mêmes travaux de la compagnie; 5° que l'indemnité due pour la privation de l'irrigation de deux parcelles de prés pendant trois ans a été équitablement fixée à 300 francs, en présence de la construction par la compagnie d'un aqueduc qui assure l'irrigation de ces prairies dans des conditions plus favorables qu'avant les travaux; 6° que c'est avec raison que l'indemnité réclamée à raison de la privation de jouissance du magasin de charbons a été fixée à 300 francs; que le commerce du requérant a été plus considérable pendant les travaux qu'auparavant; que l'indemnité réclamée à raison des arbres abattus a été équitablement fixée à 480 francs, d'après l'estimation du tiers expert et en tenant compte des arbres abattus dans les parcelles expropriées pour lesquelles aucune indemnité n'était due;

Vu les observations présentées par notre ministre des travaux publics;

Vu la décision rendue par le jury d'expropriation le 19 août 1865;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

En ce qui touche les indemnités réclamées pour le prix des matériaux extraits avant la décision du jury d'expropriation et pour la suppression du gué existant au devant des prairies du requérant:

Considérant qu'il n'est pas contesté que les demandes formées de ce chef aient été soumises au jury d'expropriation, lors du règlement de l'indemnité allouée au sieur Lassonnery; que, dès lors, sa décision a réglé l'indemnité due pour tous les dommages antérieurs et qu'il n'est allégué aucun dommage nouveau; que dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, rejeté cette réclamation;

En ce qui touche les indemnités réclamées pour privation d'irrigations, privation de jouissance du magasin de charbon et pour les arbres abattus:

Considérant que le requérant ne justifie pas devant nous que les diverses indemnités allouées par l'arrêté attaqué à raison de ces dommages soient insuffisantes; que, dès lors, sa demande d'un supplément d'indemnité doit être rejetée;

En ce qui touche les pertes d'eau résultant des vices de construction du nouveau bief d'irrigation exécuté par la compagnie:

Considérant que le requérant ne justifie pas des malfaçons reprochées dans la construction de ce bief, ni des pertes d'eau qui en seraient résultees; que, dès lors, c'est avec raison que sa demande a été rejetéepar l'arrêté attaqué;

Art. 1er. La requête du sieur Lassonnery est rejetée.

2. Le sieur Lassonnery est condamné aux dépens.

(N° 3075)

[6 mars 1869.]

Grande voirie. — Route départementale. — Alignement. — (Dame veuve Jue.) — *Application d'une ordonnance royale réglant les alignements d'une route départementale.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour la dame veuve Jue, propriétaire d'une maison située le long de la route départementale n° 17, de Saint-Sauveur à Portbail, dans la traverse de la commune de Saint-Sauveur-le-Vicomte, tendant à ce qu'il nous plaise: annuler deux arrêtés des 22 février et 22 novembre 1867, par lesquels

le préfet de la Manche lui a refusé l'autorisation d'avancer la façade de sa maison au niveau de la route, et lui a enjoint de céder à la voie publique une parcelle de terrain de 2m.19, dépendant de sa propriété; ensemble la décision de notre ministre des travaux publics, confirmative desdits arrêtés;

Ce faisant, attendu que, postérieurement à l'ordonnance royale du 24 août 1844, qui a réglé les alignements de la route départementale n° 17 dans la traverse de la commune de Saint-Sauveur, six maisons situées du côté droit de la route, et vis-à-vis la propriété de la requérante, ont été démolies et reconstruites en retraite de 5 mètres; que, dès lors, il doit en résulter du côté opposé un délaissement d'une surface égale;

Décider que la requérante ne peut être contrainte de délaisser la parcelle de son terrain dont la cession lui est imposée, et qu'elle est fondée, au contraire, à réclamer l'abandon à son profit du terrain situé au devant de sa maison, et qui faisait autrefois partie de l'ancien tracé de la route;

Vu les observations de notredit ministre;

Vu l'ordonnance royale du 24 août 1844, qui a réglé les alignements de la route départementale n° 17, dans la traverse de la commune de Saint-Sauveur-le-Vicomte;

Vu la loi des 16-24 août 1790, celle du 16 septembre 1807, et notre décret du 25 mars 1852;

Considérant que les alignements de la route départementale n° 17, dans la traverse de la commune de Saint-Sauveur-le-Vicomte ont été réglés par l'ordonnance royale ci-dessus visée du 24 août 1844, et qu'il n'est pas justifié qu'ils aient été modifiés depuis cette époque;

Que, dans ces circonstances, le préfet du département de la Manche, en délivrant à la requérante un alignement conforme à ladite ordonnance et notre ministre des travaux publics en confirmant les arrêtés attaqués n'ont pas excédé leurs pouvoirs;

Art. 1er. La requête de la dame veuve Jue est rejetée.

(N° 3076)

[10 mars 1869.]

Patentes. — Compagnie de chemin de fer. — Gare d'eau (Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée). — *Comme depuis la construction d'un embranchement spécial, faisant communiquer le réseau de Rhône-et-Loire avec la voie de la Méditerranée, les marchandises sont expédiées de Givors, ou y sont amenées le plus souvent par la voie ferrée, et non plus par la voie fluviale; la gare d'eau que la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée exploite à Givors, forme un établissement distinct de la gare du chemin de fer dans la même localité. — Le fait par une compagnie de chemin de fer, d'avoir acquis les actions d'une société exploitant une gare d'eau, afin d'éteindre d'anciennes contestations, et sans que l'État ait autorisé l'adjonction de cette gare à la concession de la compagnie, n'est pas de nature à faire considérer ladite gare comme une dépendance de l'établissement industriel que ladite compagnie possède dans la même localité, pour l'exploitation de la voie ferrée. — (Décharge du droit proportionnel au quarantième imposé à raison de la gare d'eau.)*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et la Méditerranée, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, du 3 janvier 1868, par lequel le conseil de préfecture du Rhône a rejeté sa demande en décharge, ou, du moins, en réduction de la contribution des patentes à laquelle elle a été imposée, pour 1857, sur le rôle de la commune de Givors, à raison de la gare d'eau qu'elle exploite dans cette commune ;

Ce faisant attendu que la gare d'eau de Givors forme un établissement distinct est séparé de la gare du chemin de fer; que cette gare doit être imposée au droit proportionnel au quinzième sur la maison d'habitation seulement et que c'est à tort qu'elle a été considérée comme une dépendance de l'établissement industriel de la compagnie du chemin de fer, et imposée au droit propor-

tionnel au quarantième sur la valeur locative de la totalité de ladite gare;

Lui accorder décharge de la différence existant entre le droit proportionnel établi d'après les bases ci-dessus déterminées, et celui auquel elle a été imposée; subsidiairement, attendu que la valeur locative de 20,000 francs, qui a servi de base an droit proportionnel du 40e, établi sur la gare d'eau, est exagérée, fixer ladite valeur locative à la somme de 8,000 francs;

Vu les observations du ministre des finances, tendant à ce qu'il nous plaise : accorder à la Compagnie décharge du demi-droit fixe d'entrepreneur de gare, et rejeter le surplus de la requête;

Vu les observations en réplique par lesquelles la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, déclare persister dans ses précédentes conclusions, et conclut, en outre, subsidiairement, à la décharge du demi-droit fixe auquel elle a été assujettie, pour 1867, à raison de la gare d'eau de Givors;

Vu la loi du 25 avril 1844;

Considérant que, depuis la construction de l'embranchement spécial de Chasse, qui fait communiquer directement le réseau de Rhône et Loire avec la voie de la Méditerranée, les marchandises sont expédiées de Givors ou y sont amenées, le plus souvent, par la voie ferrée et non plus par la voie fluviale;

Qu'il suit de là que la gare d'eau de Givors a formé, pendant 1867, un établissement distinct de la gare du chemin de fer;

Que, si la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a acquis les actions de la société de la gare d'eau, afin d'éteindre d'anciennes contestations, et sans que l'État ait autorisé l'adjonction de cette gare à la concession de la compagnie, cette circonstance n'est pas de nature à faire considérer ladite gare, comme une dépendance de l'établissement industriel que la compagnie requérante possède, à Givors, pour l'exploitation de la voie ferrée;

Qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture du Rhône a refusé d'accorder à ladite compagnie, décharge du droit proportionnel du 40e auquel elle a été imposée, pour 1867, à raison de la gare d'eau de Givors; (Arrêté annulé, compagnie imposée à un 1/2 droit fixe, en qualité d'entrepreneur de gare. Décharge du droit proportionnel à raison de la gare d'eau).

(N° 3077)

[10 mars 1869.]

Syndicats. — *Périmètres.* — *Classement.* — (Sieur Gagarriga contre le syndicat du vivier inférieur). — *Lorsqu'un arrêté du conseil de préfecture a reconnu, qu'en vertu d'un arrêt de l'ancien conseil souverain du Roussillon, une parcelle était inscrite sur le rôle d'un syndicat, cette décision a l'autorité de la chose jugée entre les parties.* — *Dès-lors, un syndicat voisin n'est pas fondé à soutenir qu'à chaque émission de rôle, le conseil de préfecture peut être appelé à déterminer de nouveau à quel syndicat appartient la parcelle, sauf audit syndicat voisin à se pourvoir, s'il s'y croit fondé par telles voies et devant telle autorité que de droit, pour faire modifier le périmètre de son association.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée par le sieur de Gagarriga, propriétaire à Perpignan, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté interlocutoire, du 6 juillet 1867, par lequel le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales, saisi d'une demande en décharge de la taxe à laquelle le réclamant est imposé, sur le rôle du syndicat du vivier inférieur, à raison d'une parcelle inscrite sous le n° 318, section C, du plan cadastral de la commune de Perpignan, a ordonné qu'il serait procédé à une expertise, à l'effet de reconnaître si les eaux provenant de ladite parcelle sont déversées dans le vivier supérieur ou dans le vivier inférieur ;

Ce faisant, attendu qu'il résulte d'un arrêt du conseil souverain du Roussillon, du 26 mai 1732, et d'un arrêté du conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales, du 21 mars 1836, rendu par application de cet arrêt, que les terrains qui s'égouttent en amont du point, dit Pas-des-Porcs, font partie du syndicat du vivier supérieur ; et que ceux qui s'égouttent en aval de ce point font, partie du syndicat du vivier inférieur ; que la parcelle 318, étant située en amont de ce point, se trouve, par là-même, comprise dans le syndicat du vivier supérieur ; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture, saisi de la réclamation de l'exposant, ne pou-

vait ordonner uns expertise à l'effet de déterminer le périmètre, régulièrement établi des deux syndicats, mais devait prononcer, purement et simplement, décharge de la taxe imposée au requérant à raison de ladite parcelle, sur le rôle du syndicat du vivier inférieur. sauf à ce syndicat, s'il s'y croit fondé, à demander, par les voies légales, une modification de son périmètre;

Vu le mémoire en défense présenté par le syndicat du vivier inférieur, tendant au rejet du pourvoi du sieur de Gagarriga, par les motifs que les rôles, en matière de contributions directes ou de taxes assimilées, étant annuels ou périodiques, le réclamant n'est pas fondé à soutenir qu'un arrêté du conseil de préfecture, accordant décharge pour une année ou une période déterminée, doit avoir force de chose jugée, pour les années ou les périodes suivantes; qu'ainsi, la réclamation actuelle du sieur de Gagarriga pouvait faire l'objet d'une instruction nouvelle, et que le conseil de préfecture pouvait ordonner une expertise, afin de déterminer si la parcelle litigieuse versait actuellement ses eaux dans le vivier inférieur ;

Vu les observations du ministre des travaux publics;

Vu l'arrêt du conseil du souverain du Roussillon, du 26 mai 1732;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales, du 21 mars 1836, et les arrêtés préfectoraux des 14 février 1840 et 5 avril 1865;

Vu les lois du 16 septembre 1807 et du 14 floréal an XI ;

Vu la loi du 21 juin 1865, sur les associations syndicales;

Considérant que, par son arrêté, du 21 mars 1836, le conseil de préfecture des Pyrénées Orientales a reconnu qu'en vertu de l'arrêt ci-dessus visé du conseil souverain du Roussillon, la parcelle inscrite sous le n° 318, section C du plan cadastral de la commune de Perpignan, était comprise dans le périmètre du syndicat du vivier supérieur; que cette décision a l'autorité de la chose jugée, entre les parties, et que le syndicat du vivier inférieur n'est pas fondé à soutenir qu'à chaque émission de rôles, le conseil de préfecture pouvait être appelé à déterminer de nouveau à quel syndicat appartenait ladite parcelle; qu'il suit de là que ledit conseil, saisi de la nouvelle réclamation du sieur de Gagarriga contre la taxe mise à sa charge, sur le rôle du syndicat du vivier inférieur, à raison de la parcelle 318, devait, au lieu de faire procéder à une expertise, destinée à fixer le périmètre des deux syndicats, prononcer purement et simplement décharge de la taxe imposée au requérant, sauf au syndicat du vivier inférieur à se pourvoir, s'il s'y croit

fondé, par telles voies et devant telle autorité que de droit, pour faire modifier le périmètre de son association; (Arrêté annulé. Décharge).

(N° 3078)

[10 mars 1869.]

Dommages. — Poussière et boue. — Expertise. — Rejet. —(Sieurs Lartigue et consorts contre la ville de Bordeaux). — *C'est a tort que des habitants de rues voisines d'un marché en construction se plaignent de la boue, de la poussière et de la gêne causées par ces travaux, lorsque les rues sur lesquelles les magasins des requérants ont leur entrée sont demeurées ouvertes à la circulation. — Il n'a pu résulter de la gène alléguée un dommage qui soit de nature à engager la responsabilité municipale, et à ouvrir aux requérants contre la ville une action en indemnité. L'expertice réclamee est dès lors sans effet.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour les sieurs Lartigue (noms des consorts), commerçants demeurant à Bordeaux, dans les rues Montesquieu, Voltaire, Michel-Montaigne et Jean-Jacques Rousseau, aux abords de la place du Marché des Grands-Hommes, ladite requête tendant à ce qu'il nous plaise : annuler pour vice de formes, et subsidiairement pour mal jugé au fond, un arrêté du 31 juillet 1866, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a rejeté, au fond, sans ordonner au préalable une expertise, leur demande en indemnité contre la ville de Bordeaux, pour les torts et dommages résultant de l'exécution des travaux entrepris pour la construction d'un nouveau marché sur la place des Grands-Hommes, par le motif que lesdits torts et dommages, dont les requérants poursuivent la réparation, n'étaient pas de nature à leur ouvrir un droit à indemnité;

Ce faisant, attendu que, pendant toute la durée des travaux, les magasins des requérants seraient restés presque impraticables d'accès par suite des dépôts de matériaux, de la boue et des encombrements, des tranchées de canalisation et des barrières mises temporairement à l'extrémité des rues où ils sont situés;

Attendu, d'autre part, que la poussière et la boue corrosives amoncelées sur la voie publique au devant desdits magasins, auraient gâté et détérioré leurs marchandises placées en étalage;

Dire que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture, en rejetant immédiatement la demande d'indemnité des requérants, sans ordonner au préalable une expertise, a violé les dispositions de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807;

Au fond, que ledit conseil en déclarant que les dommages dont ils poursuivaient la réparation n'étaient pas de nature à leur ouvrir un droit à indemnité, a méconnu leur véritable caractère et fait une fausse appréciation des faits de l'affaire;

En conséquence, renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être procédé à l'expertise; subsidiairement et pour le cas où le conseil croirait devoir évoquer le fond, allouer aux requérants les indemnités par eux demandées devant le conseil de préfecture;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Bordeaux, tendant à ce qu'il nous plaise:

Attendu que les magasins des requérants sont situés dans des rues où la ville n'a fait exécuter aucun travail; que lesdites rues sont demeurées ouvertes à la circulation, et l'entrée desdits magasins accessible pendant toute la durée des travaux;

Attendu, en ce qui touche la détérioration alléguée des marchandises par la poussière et la boue, que cette détérioration a été causée par la négligence des requérants, qui ont laissé lesdites marchandises exposées en étalage, sans les défendre avec des vitrines et des glaces; que, dans ces circonstances, les dommages dont les requérants poursuivaient la réparation n'étaient pas de nature à leur ouvrir un droit à indemnité, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté, au fond, leur réclamation, sans ordonner une expertise qui eût été sans objet;

Par ces motifs, rejeter la requête et condamner les requérants aux dépens;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur;

Vu le nouveau mémoire par lequel les requérants produisent un jugement, en date du 18 juillet 1865, par lequel le tribunal de simple police de Bordeaux a condamné l'entrepreneur des travaux de la ville à une amende pour dépôt de boues dans les rues où sont situés leurs magasins;...

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant que la demande formée par les requérants devant le conseil de préfecture, à raison des travaux entrepris pour la con-

struction d'un nouveau marché sur la place des Grands-Hommes, tendait : 1° à faire condamner la ville de Bordeaux à une indemnité, attendu que, pendant la durée des travaux, l'accès de leurs magasins aurait été rendu impraticable, et que la poussière et la boue avaient gâté et détérioré leurs marchandises placées en étalage ; 2° a faire ordonner une expertise, à l'effet d'évaluer le montant de l'indemnité ;

Considérant que les magasins des requérants sont situés dans les rues Montesquieu, Voltaire, Michel-Montaigne et Jean-Jacques Rousseau, aux abords de la place du Marché des Grands-Hommes; mais qu'aucun de ces magasins n'a ouverture, ni accès sur la place; que lès rues sur lesquelles ils ont leur entrée sont demeurées ouvertes à la circulation; et que cette entrée est restée accessible pendant toute la durée des travaux; que, dans ces circonstances, en admettant que les travaux exécutés sur la place aient entraîné quelque gêne pour les habitants des rues voisines, par suite des transports de débris et de matériaux, il n'a pu résulter de là un dommage de nature à engager la responsabilité de la ville de Bordeaux, et à ouvrir aux requérants, contre ladite ville, une action en indemnité;

Considérant que, dès lors, l'expertise réclamée par les requérants était sans objet, et qu'ainsi le conseil de préfecture a pu prononcer immédiatement au fond le rejet de leur demande ;

Art. 1er. La requête des sieurs Lartigue et consorts est rejetée.

2. Les sieurs Lartigue et consorts sont condamnés aux dépens.

(N° 3079)

[10 mars 1869.]

Dommage. — Exhaussement de la voie publique. — Locataires. — Rue basse. —(Sieurs Gross, Grivot et Vincent contre la ville de Paris.) — *Lorsque le nivellement prévu n'a été effectué que sur une partie de la largeur de la voie, et que, provisoirement, une rue basse a été réservée au devant des maisons pour en ménager l'accès, le dommage, qui pourra résulter pour les locataires du nivellement définitif, ne constitue qu'un dommage éventuel; dès lors, les locataires ne peuvent aujourd'hui réclamer d'indemnité à*

raison de ce dommage. — Le locataire demandeur ne justifie pas que l'établissement de la rue basse, réservée provisoirement au devant de la maison, lui ait causé un dommage, qui soit de nature a lui donner droit à indemnité.

Napoléon, etc.,

Vu 1° les requêtes présentées pour le sieur Gross, boulanger, demeurant à Paris, rue du Port-de-Bercy, n° 3, et pour le sieur Vincent, restaurateur, demeurant à Paris, rue du Port-de-Bercy, n° 4; lesdites requêtes, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 11 août 1866, par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine a rejeté la demande d'indemnité qu'ils avaient formée, à raison du dommage qui leur aurait été causé par suite de la reconstruction du pont de Bercy et de la rectification des abords de ce pont;

Ce faisant, attendu que les travaux de reconstruction du pont de Bercy ont été autorisés par notre décret du 6 juillet 1863 : que, d'après les plans annexés à ce décret, le sol du quai de Bercy et du boulevard de la Rapée devait être exhaussé jusqu'au pied des maisons riveraines; que cet exhaussement du sol a été effectué sur une partie de la largeur des deux voies précitées; mais que provisoirement, une rue basse a été ménagée sur l'ancien sol de ces voies, le long des maisons qui sont situées à l'angle formé par la rencontre desdites voies;

Attendu que, par suite de cet état de choses, un double dommage a été causé aux requérants, locataires habitant deux des maisons situées le long de la rue basse; qu'en effet, d'une part, l'établissement de cette rue basse a diminué les facilités d'accès aux maisons habitées par les requérants; et que, d'autre part, le nivellement complet du quai et du boulevard, exécuté conformément aux indications des plans annexés à notre décret du 6 juillet 1863, aura pour effet d'enterrer les maisons dont il s'agit, et de modifier notablement les aménagements intérieurs de ces maisons; que, d'ailleurs, ce dommage, quoique n'étant pas encore réalisé, est certain; et que, dès à présent, son importance peut être appréciée;

Décider qu'il sera alloué aux requérants une indemnité basée : 1° sur le dommage que leur causera l'exécution des remblais projetés par notre décret du 6 juillet 1863; 2° sur le dommage qui leur a été causé par la création et le maintien d'une rue basse non prévue par notre dit décret; renvoyer les parties devant le conseil

de préfecture, pour cette indemnité y être fixée après expertise; et condamner l'Etat et la ville de Paris aux dépens;

2° Vu les requêtes pour le sieur Grivot, négociant en vins et eaux-de-vie, demeurant, comme locataire, rue du Port-de-Bercy, n° 5, à Paris; lesdites requêtes tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 11 août 1866, par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine a rejeté la demande d'indemnité qu'il avait formée, à raison du dommage qui lui aurait été causé par suite de la reconstruction du port de Bercy et de la rectification des abords de ce pont, et tendant, par les motifs énoncés à l'appui du pourvoi des sieurs Gross et Vincent, aux mêmes fins que ledit pourvoi.

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, tendant au rejet de ces requêtes; attendu, d'une part, que le dommage qui a pu être le résultat de l'établissement de la rue basse, n'est pas direct et matériel, et ne rentre pas dans la catégorie de ceux pour lesquels une indemnité peut être accordée; attendu, d'autre part, que le dommage qui pourra résulter du nivellement complet du quai de Bercy et du boulevard de la Rapée, est encore éventuel, et qu'il est impossible d'en apprécier actuellement l'importance, la détermination de ce nivellement étant subordonnée à la solution qui sera prise relativement à l'exécution de divers projets actuellement à l'étude;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur;

Vu... (défense de la ville de Paris);

Vu l'acte, enregistré comme ci-dessus, le 7 septembre 1868, par lequel Me Choppin déclare se désister du pourvoi qu'il avait formé au nom du sieur Gross, sous réserve pour ce dernier de son droit d'agir, le cas échéant, devant les tribunaux civils, contre la ville de Paris qui est devenue propriétaire de l'immeuble habité par lui.

Vu l'acte, enregistré comme ci-dessus, le 26 janvier 1869, par lequel Me Choppin déclare se désister du pourvoi qu'il avait formé au nom du sieur Grivot, sous réserve pour ce dernier de son droit, soit de réclamer une indemnité dans le cas où la mise à exécution du décret du 6 juillet 1863, lui causerait des dommages, soit d'agir, le cas échéant, devant les tribunaux civils, contre la ville de Paris qui est devenue propriétaire de l'immeuble habité par lui;

Vu notre décret du 6 juillet 1863, relatif à la reconstruction du pont de Bercy;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, et celle du 16 septembre 1807;

En ce qui touche les sieurs Gross et Grivot :

Considérant que les désistements ci-dessus visés sont purs et

simples, en ce qui concerne l'instance engagée devant nous, et que rien ne s'oppose à ce qu'il en soit donné acte;

En ce qui concerne le sieur Vincent :

Considérant que, en exécution de notre décret ci-dessus visé, du 6 juillet 1863, le sol du quai de Bercy et du boulevard de la Rapée devait être exhaussé sur toute la largeur de ces voies, et jusqu'au pied même des maisons riveraines; qu'il résulte de l'instruction que, par suite de l'étude à laquelle sont livrés divers projets dont l'exécution pourrait avoir pour résultat de modifier de nouveau le niveau du sol des voies précitées, le nivellement prévu par notre décret du 6 juillet 1863 n'a été effectué que sur une partie de la largeur du quai de Bercy et du boulevard de la Râpée; et que, provisoirement, une rue basse a été ménagée sur l'ancien sol de ces voies au devant des maisons dont il s'agit, pour maintenir l'accès de ces maisons; qu'ainsi, le dommage qui pourra résulter pour les locataires desdites maisons du nivellement définitif du quai de Bercy et du boulevard de la Râpée, ne peut constituer qu'un dommage éventuel, dont l'existence ne se manifestera qu'au moment où ce nivellement définitif aura été effectué; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à réclamer aujourd'hui une indemnité à raison de ce dommage éventuel; que, d'autre part, le requérant ne justifie pas que l'établissement de la rue Basse, qui a été ménagée provisoirement au devant de la maison qu'il occupe comme locataire, lui ait causé un dommage qui soit de nature à lui donner droit à une indemnité; que, de ce qui précède, il résulte, qu'en l'état, le requérant n'est pas fondé à réclamer une indemnité;

Art. 1er. Il est donné acte au sieur Gross de son désistement.

2. Il est donné acte au sieur Grivot de son désistement.

3. La requête du sieur Vincent est rejetée.

4. Les sieurs Gross, Vincent et Grivot sont condamnés aux dépens.

(N° 3080)

[12 mai 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Pont à péage sur la Loue à Belmont (Jura).

Art. 1er. Est déclarée d'utilité publique l'exécution des travaux de construction, dans la commune de Belmont (Jura), d'un pont en tôle avec piles en maçonnerie ou entièrement en maçonnerie, sur la Loue, à Belmont, en remplacement du bac actuel, ainsi que celle des abords et dépendances dudit pont, conformément au plan ci-annexé.

2. La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges également annexé au présent décret.

3. Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont, de ses abords et dépendances, au moyen :

1° De la concession, par adjudication publique, d'un péage dont la durée maxima, qui ne pourra excéder 50 ans, sera fixé à l'avance par le préfet dans un billet cacheté ;

2° D'une subvention de la commune de Belmont (emprunt remboursable sur centimes extraordinaires et sur la vente de futaies, produits forestiers, etc.)	45,000f
3° D'une subvention du département du Jura	7,000
4° D'une subvention de l'État	15.000
5° Montant de souscriptions volontaires	697
TOTAL	67,697

4. Le concessionnaire, subtitué aux droits de l'adminiistation, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, sera autorisé à acquérir, s'il y a lieu, par voie d'expropriation publique, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation sera nécessaire pour l'exécution des travaux.

5. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par notre ministre de l'intérieur.

6. A compter du jour où le passage du pont sera livré au public et jusqu'à l'expiration du terme qui sera fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage conformément au tarif ci-après :

Une personne, voyageur ou conducteur	05c
Un cheval ou mulet non attelé	10
Ane, bœuf ou vache non attelé	05
Cheval ou mulet attelé	30
Chaque cheval ou mulet attelé en sus de deux	15
Cheval attelé à une voiture suspendue	50
Ane, bœuf ou vache attelé	15
Bétail en troupe, par tête	025

Au dessus de cinquante, le droit du bétail en troupe sera réduit d'un quart.

7. Seront exempts des droits de péage :

Le préfet du département, le sous préfet de l'arrondissement ainsi que leurs gens et leurs voitures; les ministres des différents cultes reconnus par l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire dans l'exercice de leurs fonctions et leurs greffiers;

Les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les agents voyers, les cantonniers, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les préposés et agents des douanes, les employés des lignes télégraphiques, les commissaires de police, les gardes champêtres, la gendarmerie, dans l'exercice de leurs fonctions;

Les militaires de tout grade voyageant en corps ou séparément, à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service ;

Les courriers du gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'Etat ;

Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire;

Les élèves allant à l'école ainsi qu'à l'instruction religieuse ou en revenant;

Les prestataires avec leurs attelages se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations ou en revenant;

Les prévenus, accusés ou condamnés conduits par la force publique, ainsi que leur escorte.

(N° 3081)

[15 mai 1869.]

Chemin de fer d'intérêt local de la limite du département du Pas-de-Calais à Gamaches, par Doullens et Airaines.

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les avant-projets relatifs à l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de la limite du département du Pas-de-Calais, dans la direction de Frévent, à Gamaches, par Doullens, Hangest, Flixecourt, Airaines et Oisemont;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle ces avant-projets ont été soumis dans le département de la Somme, et notamment les procès-verbaux de la commission d'enquête, en date des 14 et 29 août 1867;

Vu le procès-verbal des conférences tenues avec le génie militaire le 7 mai 1869, ainsi que l'adhésion donnée, le 10 du même mois, à l'exécution immédiate des travaux par le colonel directeur des fortifications, en vertu de l'article 18 du décret du 16 août 1853;

Vu les délibérations, en date des 28 août 1868 et 14 janvier 1869, par lesquelles le conseil général du département de la Somme a approuvé l'établissement dudit chemin de fer, ainsi que le traité, en date du 14 janvier 1869 passé avec les sieurs Gautray, Abt, et Gustave Delahante, pour sa construction et son exploitation, et le cahier des charges y annexé;

Vu lesdits traité et cahier des charges;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 8 avril 1869;

Vu la lettre de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, en date du 7 mai 1869;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4);

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer qui, partant d'un point situé sur la limite des départements du Pas-de-Calais et de la Somme vers Bouquemaison, passera à ou près de Doullens, aboutira sur la ligne d'Amiens à Boulogne vers Hangest, et se dirigera sur Gamaches par Airaines et Oisemont.

2. Le département de la Somme est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions du traité et du cahier des charges susvisés.

Des copies certifiées de ces traités et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de la Somme, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, une subvention de 1,379,349 francs.

Cette somme sera versée en douze termes semestriels égaux, dont le premier sera payé le 15 janvier 1871.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en travaux, approvisionnements et acquisitions de terrains triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Lorsque, conformément aux dispositions de l'article 9 du traité susvisé, les concessionaires feront remise au département de la moitié de la partie du produit brut excédant le chiffre de 15,000 francs par kilomètre et par an, la somme ainsi dévolue au département sera partagée entre lui et l'État au prorata du montant de leurs subventions respectives.

5. Nos ministres secrétaires d'État aux départements de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et de l'intérieur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

2e CONVENTION.

Entre le préfet de la Somme, agissant au nom du département, en vertu de la délibération en date du 14 janvier 1869 et de la décision ministérielle du 23 de ce mois, délibération par laquelle le conseil général l'y a autorisé, et sous la réserve de la déclaration d'utilité publique,

D'une part;

Et MM. Amédée Gautray, demeurant rue du Cirque, n° 17, à Paris, et

Édouard Abt, rue Perronnet, n° 94, à Neuilly-sur-Seine, et M. Gustave Detahante, demeurant à Paris, place de la Concorde, n° 4, pour lequel M. *Gautray* déclare se porter fort, s'engageant à apporter sa ratification sous un mois, à partir du 14 janvier 1869, sauf dommages et intérêts ;

Lesquels élisent à Amiens domicile attributif de juridiction, à l'hôtel du Rhin,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

I. Le préfet de la Somme concède pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, à MM. Gautray et Abt, qui acceptent, l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer qui, partant d'un point situé sur la limite des départements du Pas-de-Calais et de la Somme vers Bouquemaison, passera à ou près de Doullens, aboutira sur la ligne d'Amiens à Boulogne vers Hangest, et, se bifurquant près de Flixecourt, se dirigera vers Gamaches par Airaines et Oisemont, le tout conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

En conséquence, MM. Gautray et Abt poursuivront la concession des parties de ce chemin situées dans le département du Pas-de-Calais et les exécuteront à leurs frais, risques et périls.

II. De leur côté, MM. Gautray et Abt s'engagent à acheter les terrains nécessaires à l'établissement du chemin et à l'exécuter dans un délai de quatre ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

III. Pour assurer l'exécution de cette clause, MM. Gautrey et Abt s'engagent à produire dans un délai de six mois, à dater du susdit décret, les projets définitifs du chemin.

En cas de non-exécution de cette clause, MM. Gautray et Abt subiront une retenue de 1 000 francs par jour jusqu'au moment où ils y auront satisfait.

IV. MM. Gautray et Abt s'engagent également à commencer l'exécution de la ligne de manière à avoir dépensé en travaux ou fournitures une somme d'au moins 2 000 francs par kilomètre dans l'année qui suivra la remise des projets.

V. Il sera fourni par les concessionnaires un cautionnement de 500 000 fr., dont la moitié sera déposée dans les quarante-huit heures de la signature de la convention, la seconde moitié aussitôt la déclaration d'utilité publique prononcée.

Ce cautionnement sera remboursé dans les termes de l'article 66 du cahier des charges aux concessionnaires.

VI. Une indemnité de 2 000 francs par jour sera payée au département par les concessionnaires, s'ils n'ont pas terminé les travaux et mis le chemin en exploitation à l'expiration des quatre années qui leur sont accordées, à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

VII. MM. Gautray et Abt s'engagent à établir sur la ligne, pour les voyageurs de toute classe, au moins quatre trains par jour dans les deux sens; néanmoins, le préfet pourra suspendre l'obligation du quatrième train, si les besoins du service ne le rendaient pas nécessaire.

Ces trains marcheront avec une vitesse d'au moins 30 kilomètres à l'heure.

VIII. Le préfet s'engage, de son côté, à payer à MM. Gautray et Abt une

subvention de 65 000 francs par kilomètre exécuté dans le département de la Somme.

Les payements de cette subvention seront faits par trimestre, après justification d'une dépense au moins double du montant de la somme à payer.

IX. Lorsque le revenu brut de la ligne dépassera le chiffre de 15 000 francs par kilomètre et par an, les concessionnaires feront remise au département de la moitié de la partie dn produit brut excédant ledit chiffre de 15000 francs, proportionnellement au nombre de kilomètres qui auront reçu une subvention du département de la Somme.

Cet excédant, attribué au département, sera partagé entre lui et l'État au prorata du montant de leurs subventions respectives.

X. Pour l'exécution et l'exploitation du chemin concédé, MM. Gautray et Abt engagent leur garantie personnelle et solidaire, se réservant le droit de former une société anonyme à laquelle ils transféreront les droits et obligations résultant de la présente convention, mais restant personnellement et solidairement garants de l'exécution des engagements qu'ils prennent envers le département, aux termes du présent acte, jusqu'à la complète exécution du chemin et à la réception par les ingénieurs du departement.

Fait double à Amiens, le 24 avril 1869.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

Signé G. d'Auribeau, Abt, Gautray, Delahante.

3° CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. La ligne concédée partira d'un point situé sur la limite des départements du Pas-de-Calais et de la Somme vers Bouquemaison, passera à ou près de Doullens, aboutira sur la ligne d'Amiens à Boulogne vers Hangest, et, se bifurquant près de Flixecourt, se dirigera sur Gamaches par Airaines et Oisemont.

2. Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir du décret qui autorise l'exécution.

Ils devront être terminés dans un délai de quatre ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai, le chemin de fer soit en exploitation dans toute son étendue, sans préjudice de ce qui est dit au traité.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances qu'avec l'autorisation préfectorale ; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure, pour ce qui concerne la grande voirie, et du préfet, pour ce qui concerne la petite. L'administration

et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

3 La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieuremeut dressés aux frais du département.

5. . . . . . (*). . . . .

6. Le chemin sera exécuté à une seule voie, sauf l'établissement des gares d'évitement qui seraient reconnues nécessaires avant ou pendant l'exploitation.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera de $1^m.44$ à $1^m.45$. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres au moins.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur des rails et l'arête supérieure du ballast, sera de 75 centimètres.

Celle de la banquette entre le pied du talus du ballast et le bord de la plate-forme sera de 50 centimètres.

Les concessionnaires établiront le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux. Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par le préfet suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 12 millimètres par mètre, conformément à la délibération du conseil général du 20 mars 1867.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

9 Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, la compagnie entendue.

(*) Les articles 5, 11, 12 et 18 supprimés ci après, sont identiques aux articles portant le même numéro dans le cahier des charges du chemin de fer d'intérêt local de Sarrebourg à Fénétrange (Annales p. 176).

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution de soumettre au préfet le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes à la rencontre des routes ou chemins importants, soit pour prendre, soit pour déposer des voyageurs. Leur position sera fixée par le préfet, la compagnie entendue.

10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

11 et 12. . . . .

13. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 45 degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et des rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes impériales ou départementales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux.

Ces rampes ou pentes seront précédées d'un palier de 15 mètres de longueur au moins. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins $4^m.50$ de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 80 centimètres.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins $4^m.50$ de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. La distance verticale ménagée entre l'intrados de la voie et le dessus des deux rails de voie ne sera pas inférieure à $4^m.80$. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. . . . .

19. La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails pèseront 36 kilogrammes par mètre courant, et le matériel sera construit dans les mêmes conditions que celui des grandes compagnies.

20. Le chemin de fer sera bordé de haies ou de toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traverse des lieux habités;

2° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau;

3° Et sur les autres points qui pourraient être indiqués par l'administration.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages

quelconques résultant des travaux, seront supportés et payés par la compagnie.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine seront à la charge de la compagnie.

25 à 28 (*). . . . .

29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés ; ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire au besoin de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

(*) Les articles supprimés ci-après sont identiques aux articles correspondants qui portent un numéro moindre d'une unité dans le cahier des charges de Sarrebourg à Fénétrange (Annales 1869 page 180).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. . . . .

31. Le préfet déterminera, sur les propositions de la compagnie ou elle entendue, les points où des gardiens devront être établis pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire aux passages à niveau. Les frais d'établissement et l'entretien de ces gardiens seront à la charge de la compagnie.

32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces et munies de rideaux ;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées ;

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Les dossiers et les banquettes seront inclinés, et les dossiers élevés à la hauteur de la tête des voyageurs. La compagnie pourra employer des voitures mixtes contenant des compartiments de première, deuxième et troisième classe. Les voitures seront construites selon les modèles les plus nouveaux.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

33. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires par l'approbation du conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer, sans préjudice de ce qui est dit au traité passé avec la compagnie.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir de lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet. En ce qui concerne les convois spéciaux des postes, il sera statué par le ministre.

34. . . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La concession du chemin de fer mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter de l'expiration du délai d'un an fixé par l'article 2.

36 et 37. . . . .

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

39. . . . .

40. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0.087	0.033	0.12
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0.065	0.025	0.09
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0.042	0.018	0.06
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0f.30)	0.020	0.005	0.025
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs	0.025	0.015	0.04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0.01	0.01	0.02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0.24	0.16	0.40
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes, blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes, betteraves et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitume, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levûre sèche, coke, fers, cuivre, plomb et autres métaux, ouvrés ou non, fontes moulées	0.11	0.07	0.18
2e classe. Pierres de taille et produits de carrières, minerais, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises, houille, marne, cendres, pulpes de betteraves, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, cailloux et sables	0.08	0.04	0.12

SUITE DU TARIF.	PRIX		
	de péage.	de transport.	totaux.
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.	fr.	fr.	fr.
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0.12	0.06	0.18
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0.17	0.08	0.25
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2.30	1.20	3.50
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2.90	1.50	4.40
Tender de 7 à 10 tonnes.	1.15	0.60	1.75
Tender de plus de 10 tonnes	1.70	0.90	2.60
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0.20	0.10	0.30
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0.26	0.14	0.40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0.17	0.08	0.25
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0.10	0.06	0.16
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0.52	0.28	0.80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0.28	0.12	0.40

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Aux haltes désignées à l'article 9, la distance et la taxe seront comptées comme si le départ avait lieu de la station immédiatement la plus éloignée de l'arrivée et comme si l'arrivée avait lieu à la station la plus immédiatement éloignée du point de départ.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par deux centièmes de tonne ou par cinq kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 5 kilogrammes payera comme 5 kilogrammes; entre 5 et 10 kilogrammes, comme 10 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies: 1° de zéro à 2 kilogrammes; 2° au dessus de deux jusqu'à 5 kilogrammes; 3° au-dessus de 5 kilogrammes, par fraction indivisible de 5 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 40 centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur les marchés régulateurs de Roye et d'Arras, à 20 francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 8 centimes par tonne et par kilomètre.

42 *bis*. L'administration pourra exiger que la compagnie délivre des billets d'aller et de retour à prix réduits entre deux gares quelconques de la concession.

Ces billets, valables pour une durée maximum de vingt-quatre heures, à partir du départ ou du passage du premier train de la journée jusqu'à l'arrivée du dernier train de la même journée, seront taxés à 25 centimes par franc au-dessous du tarif de l'article précédent.

Les billets d'aller et de retour avec faculté de séjour pendant une journée, ou valables pendant quarante-huit heures dans les mêmes conditions que ci-dessus, seront taxés à 20 centimes par franc au-dessous du même tarif.

43 à 46. . . . .

47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées ou objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Dans les quatre cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés

annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

48. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément à l'article 2 de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre l'administration et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

L'administration se réserve aussi la faculté d'abaisser les taxes jusqu'à concurrence de 20 p. 100 au-dessous des limites déterminées par le tarif; mais elle s'en interdit l'exercice jusqu'au moment où le preduit kilométrique brut aura atteint le chiffre de 15,000 francs.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

49. . . . .

50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toute classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

3° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour les trois quarts de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

55. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes spécialement désignés par M. le ministre des finances pour la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

56. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement au moins un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture donnera lieu à l'application de la moitié du prix du tarif.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

57. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires, par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'Etat, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

58. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

59. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin

de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

60. Le gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait plus de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongements ou d'embranchements joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée.

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de soixante kilomètres, dix pour cent du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède soixante kilomètres, quinze pour cent.

61. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune en-

trave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifiations qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé et l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou partie leurs transports.

62. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

63. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

64. Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

65. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, dans une caisse indiquée par M. le préfet, une somme de 100 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 fr., par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée en exécution de l'article 57 ci dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

66. Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la compagnie déposera au trésor public une somme de 500 mille francs en numéraire ou en rentes sur l'État, ainsi qu'il est expliqué au traité passé avec la compagnie, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

67. La compagnie devra faire élection de domicile à Amiens.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Somme.

68. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Somme, sauf recours au conseil d'État.

69. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe de 1 fr.

Le préfet de la Somme,

Signé G. d'Auribeau, Abt, Am. Gautray, Delahante.

(N° 3082)

[15 mai 1869.]

Chemin de fer d'intérêt local de Barbezieux à Châteauneuf (Charente).

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Barbezieux à Châteauneuf;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département de la Charente, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 8 juin 1868;

Vu les délibérations, en date des 29 août 1868 et 12 janvier 1869, par lesquelles le conseil général de la Charente a autorisé l'établissement dudit chemin de fer et approuvé le traité passé, le 13 août 1868, pour sa construction et son exploitation, entre le préfet et une compagnie locale;

Vu ledit traité, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 19 octobre 1868;

Vu la lettre de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, du 5 avril suivant;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4);

Notre Conseil d'État entendu,

ART. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Barbezieux à ou près la station de Châteauneuf, sur la ligne des Charentes.

2. Le département de la Charente est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des traité et cahier des charges susvisés.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de la Charente, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée, une subvention de 435 000 fr.

Cette subvention sera versée en six termes semestriels égaux, dont le premier sera payé le 15 janvier 1871.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en travaux, approvisionnements et acquisitions de terrains triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Nos ministres secrétaires d'État aux départements de l'intérieur et de l'agriculture, du commerce et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au bulletin des lois.

2e CONVENTION.

L'an 1868, le 13 du mois d'août,

Entre le préfet du département de la Charente, agissant au nom du département, et sous réserve de l'approbation du conseil général et de la déclaration d'utilité publique et d'autorisation d'exécution par l'Empereur,

D'une part;

Et la compagnie anonyme du chemin de fer de Barbezieux à Châteauneuf, dont le siége est à Barbezieux, représentée par :

MM. Mathieu-Bodet (Pierre), membre du conseil général de la Charente, demeurant à Paris, rue de Sèze, n° 4;

Gaschet (Jean), maire de la ville de Barbezieux et y demeurant;

Vacquier (Léopold), propriétaire, et demeurant à Barbezieux;
Thommeret (Théophile), rentier, et demeurant à Barbezieux;
Martell (Édouard), négociant et demeurant à Cognac.

Tous les cinq administrateurs de ladite société,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le préfet du département de la Charente concède à la susdite société du chemin de fer de Barbezieux à Châteauneuf, qui l'accepte, et aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, le chemin de fer d'intérêt local de Barbezieux à Châteauneuf.

2. De son côté, ladite société s'engage à construire et exploiter ledit chemin qui fait l'objet de la présente convention, en se conformant, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné, et ce, dans un délai de deux ans et demi, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique des travaux.

3. Le préfet du département de la Charente s'engage, au nom de ce même département, à payer à la compagnie concessionnaire, à titre de subvention pour l'exécution dudit chemin de fer, une somme de 1 282 423 francs, qui sera versée comme suit :

1° Par le département, une subvention de.	800,000f
2° Par la commune de Barbezieux.	25,000
3° Par la commune de Barret.	2,400
4° Par la commune de Ladiville.	500
5° Par la commune de Saint-Hyllaire.	1,200
6° Par la commune de Challignac.	500
7° Par la commune de Saint-Aulais.	500
8° Par la commune de Vignolles.	500
9° Par la commune de Lagarde-sur-le-Né.	300
10° Par la commune de Saint-Bonnet.	2,000
11° Par la commune d'Angeduc.	100
12° Par la commune de Montchaude.	1,500
13° Par la commune de Saint-Médard.	1,000
14° Par la commune de Saint-Palais-du-Né.	1,000
15° Par la commune de Salles-de-Barbezieux.	849
16° Par la commune de Berneuil.	500
17° Par la commune de Brie-sous-Barbezieux.	200
18° Par la commune de Guimps.	1,000
19° Par la commune de Reignac.	2,000
20° Par la commune du Tâtre.	500
21° Par la commune de Condéon.	1,000
22° Par la commune de Saint-Estèphe.	100
23° Par la commune de Châteauneuf.	10,000
24° Par la commune de Malaville.	800
25° Par la commune de Saint-Même.	500
26° Par la commune de Viville.	1,000
27° Par l'État.	427,474

suivant les échéances qui seront déterminées par le gouvernement.

La partie de la subvention à fournir par le département et par les communes sera payée au fur et à mesure de l'avancement des travaux (à moins que des termes différents n'aient été stipulés dans les délibérations des communes), sur des états de situation dressés tous les trois mois par la compagnie concessionnaire, vérifiés et approuvés par l'administration départementale, et dans les limites des annuités qui seront fixées par la délibération du conseil général.

4. Il sera retenu, à titre de garantie, un dixième sur les versements, lequel dixième formera le cautionnement, qui ne sera remboursable qu'à l'époque de la livraison de la ligne à l'exploitation (art. 57 du cahier des charges).

5. Dans le cas où l'État n'accorderait pas au département ladite subvention de 42774 francs dont il est parlé à l'article 3, la présente convention sera résiliée de plein droit à l'égard des deux parties.

Fait double à Angoulême, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture : *Le Préfet de la Charente,*

Signé : O. PÉCONNET.

Les Administrateurs de la compagnie,

Signé MATHIEU-BODET; GASCHET; VACQUIER; THOMMERET; MARTELL.

3° CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1er. Le chemin de fer de Barbezieux à Châteauneuf partira de Barbezieux en un point qui sera ultérieurement déterminé par l'administration, passera par ou près Viville, Malaville et Eraville, et se raccordera à la ligne des Charentes à ou près Châteauneuf.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois au plus, à partir du décret déclaratif d'utilité publique; ils seront terminés dans un délai de deux ans et demi, à partir de la même date, de manière que le chemin soit praticable et exploité sur toute sa longueur à l'expiration de ce dernier délai.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'Administration.

Ces projets comprendront notamment :

Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

Un profil en long et les profils en travers types;

Des plans de détail à l'échelle de un millième, indiquant notamment les emplacements et les dispositions des stations et de leurs abords, les ouvrages projetés à la rencontre des cours d'eau et des voies de communication;

Les dessins des types d'ouvrages d'art et des bâtiments à exécuter;

Une notice explicative dans laquelle les dispositions essentielles des projets seront justifiées.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

4. Le concessionnaire pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'Etat ou du département.

5. Les terrains seront acquis et les travaux seront exécutés pour une seule voie, sauf dans les stations ou autres points où il serait nécessaire d'établir plusieurs voies.

6. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1^m.44 à 1^m.45 centimètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords des rails, sera de 2 mètres au minimum.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0^m.75 centimètres au moins.

Dans les parties en remblai, on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0^m.50 centimètres de largeur. Cette disposition est obligatoire en déblai comme en remblai.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés et rigoles nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux.

7. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 250 mètres.

Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Une partie horizontale de 100 mètres au moins sera interposée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixée à 0^m.025 millimètres.

8. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus ou au-dessous des routes ou autres chemins publics, les dimensions, les ouvertures des viaducs et les largeurs entre les parapets seront fixées par le préfet, en tenant compte des circonstances locales, et les dimensions minima seront les mêmes que sur le chemin de fer des Charentes.

9. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer pourront n'avoir que 4^m.50 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et 4^m.80 de hauteur verticale au-dessus de la surface des rails.

10. Dans le cas où des routes ou autres chemins publics ou privés seraient traversés à niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans saillie ni dépression sensibles sur la surface de ces routes et chemins, de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ou chemins pourra s'effectuer sous un angle de 45°.

Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

11. Les bâtiments destinés aux voyageurs pourront consister en des hangars-abris fermés de trois côtés seulement et munis de banquettes.

Le nombre, l'emplacement et l'étendue des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie pourra, moyennant l'autorisation préfectorale, établir entre les stations de simples haltes ou arrêts sans aucun aménagement particulier, aux points où cela lui paraîtra utile.

12. L'administration pourra obliger le concessionnaire à poser des clôtures sur les parties du chemin de fer où elle le jugera utile.

Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes ou rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 0m.03 pour les routes impériales, et 0m 05 pour les chemins vicinaux et pour les routes départementales.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

13. La compagnie sera tenue de rétablir à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eaux quelconques auront au moins 4 mètres de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera de 0m 80.

Quant au débouché des viaducs et ponts, il sera déterminé, dans chaque cas particulier, par le préfet suivant les circonstances locales.

14. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

15. Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; il sera tenu de se conformer aux règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer; cependant, pour les aqueducs dont l'ouverture ne dépassera pas $0^m.70$, des châssis en bois pourront être admis par l'administration.

16. Le poids des rails sera au moins de 30 kilogrammes par mètre courant sur la voie de circulation, que ces rails soient posés sur traverses ou sur longrines.

17. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le concessionnaire.

Les indemnités pour occupations temporaires ou pour détériorations de terrains, pour chômage, modifications ou destructions d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

18. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

19. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages causés par cette traversée aux concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire.

19. *bis.* Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie concessionnaire.

20. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

21. La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration départementale.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

22. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande du concessionnaire, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

23. Après l'achèvement total des travaux, et dans le déla qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à frais communs avec le département un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances.

Elle fera dresser également à frais communs avec le département, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés; ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée à frais communs avec le département et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrage d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

24. Le chemin de fer et ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration préfectorale et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 33.

25. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur

la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins et où des barrières seront jugées indispensables.

26. La compagnie sera autorisée à employer soit des machines locomotives-tenders, soit des machines locomotives avec tenders séparés, construites d'ailleurs sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. Il y en aura de trois classes au moins; toutefois, la première classe sera facultative pour la compagnie.

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ou à vitres et munies de rideaux; celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces ou à vitres, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées; celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des banquettes à dossier.

La compagnie sera autorisée à établir des impériales couvertes.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction; la compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

27. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet et le nombre des trains qui devront être établis pour le service journalier de la ligne.

28. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Toutefois, les mesures de contrôle et de surveillance seront adoucies autant que possible, de manière à faire jouir l'exploitation de toutes les libertés et facilités compatibles avec la sécurité publique.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

29. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de 99 ans.

Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du cahier des charges.

30. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous leurs produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin de fer, tels que barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

31. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits annuels nets obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 30 ci-dessus.

32. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie au moye d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumises aux clauses du présent cahier de charges, et la compagnie évincée recevra le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Le cautionnement dont il est parlé à l'article 37 deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

33. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, le préfet prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet, en conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État : la compagnie sera déchue de tous droits, et il sera procédé à une adjudication, comme il est dit à l'article précédent.

34. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où la compagnie n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

SUBVENTIONS, TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

35. En sus des subventions accordées par l'État, par le département et les communes à la compagnie concessionnaire par le traité en date de ce jour, et pour l'indemniser des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces ou à vitres (1re classe).	0.067	0.033	0.10
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces ou à vitres, avec banquettes rembourrées, avec ou sans impériale (2e classe).	0.055	0.025	0.08
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à vitres, avec banquettes à dossier (3e classe).	0.042	0.018	0.06
Enfants. . . — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payeront rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f.30.).	0.010	0.005	0.015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait. .	0 07	0.03	0.10
Veaux et porcs.	0.025	0.015	0.04
Moutons, agneaux, brebis, chèvres.	0.01	0 01	0.0
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0.30	0.20	0.50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes.	0.09	0.07	0.16
2e classe. — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux, et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit *de corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitumes, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levûre sèche, coke, fers, cuivre, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées	0.08	0.06	0.14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que les minerais de fer, fonte brûte, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises.	0.06	0.04	0.10
4e classe. — Houille, marne, cendres, fumiers, et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables.	0.45	0.35	0.08

SUITE DU TARIF.	PRIX.		
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.	de péage.	de transport.	Totaux.
Par pièce et par kilomètre.	fr.	fr.	fr.
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes. . .	0.15	0.10	0.25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes. . .	0.20	0.10	0.30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).	2.25	1.50	3.75
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).	3.00	1.50	4.50
Tender de sept à dix tonnes.	1.35	0.90	2.25
Tender de plus de dix tonnes.	2.00	1.00	3.00
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0.18	0.14	0.32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .	0.25	0.15	0.40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus et diligences, etc ; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues. . . .	0.20	0.10	0.30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0.10	0.08	0.18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DE CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0.36	0.28	0.64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0.18	0.12	0.30

Les prix ci-dessus déterminés pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° de 0 à 5 kilogrammes;

2° Au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes;

3° Au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f.40.

36 La compagnie aura la faculté de faire délivrer des billets de voyageurs par les conducteurs de trains en mouvement, sous la réserve d'appliquer le système de contrôle qui lui paraîtra le plus avantageux.

37. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration ou de circonstances de force majeure, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

38. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

39. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif sont rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 40 et 41 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

40. Les droits de péage et les prix de transport déterminés aux tarifs ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3 000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivibles pesant plus de 5 000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5 000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feront la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

41. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube;

2° Aux matières inflammables et explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° En général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'il font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne.

Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au § 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

42. Dans les cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la compagnie, dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

43. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare du départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande par une lettre de voiture dont un exemplaire restera dans les mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

44. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toute classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans un délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce minimum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition du destinataire, à la gare, dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations tant en hiver qu'en été.

Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

45. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Dans certaines gares, la compagnie pourra ne pas être obligée à faire les chargements et déchargements; cette autorisation sera donnée par le préfet, sur la proposition de la compagnie.

46. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour les remises au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de 5000 habitants, soit un centre de population de 5000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

47. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

48. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitie de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

49. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la

surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

50. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper un deuxième, la compagnie, sera tenue de le livrer, et il sera payé à la compagnie, pour la location de ce deuxième compartiment, 0f.20 par kilomètre parcouru.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

4° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne et des stations.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

51. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que moitié de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voiture de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de 0f.20 par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

52. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes ou des localités qui seront désignés ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil électrique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique. Il sera alloué à la compagnie une indemnité de 1 franc par kilomètre parcouru par la machine.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

53. Dans le cas où l'administration ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

54. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

55. L'administration se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour son compte.

Les compagnies de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour laquelle cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Toutefois, la compagnie ne sera pas tenue d'admettre sur les rails un matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, l'administration préfectorale statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait par circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service des transports ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des gares établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité des indemnités à payer dans les cas prévus par les deux paragraphes précités ou sur les moyens d'assurer soit la continuation du service sur toute la ligne, soit la communauté d'usage des gares de jonction, le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

56. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement, à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines ou d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais des propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés à faire communiquer les établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre.

Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité

égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et de barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements.

Les gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 0f.12, par tonne pour le premier kilomètre, et en outre 0f.04 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3500 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Ce maximum pourra être réduit ou augmenté par le préfet, sur la demande de la compagnie, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

57. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

58. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

59. Le chemin de fer concédé restera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale.

Les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux, les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du trésorier payeur général du département, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Si la compagnie ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

60. Il sera retenu un dixième sur les payements à faire par l'État, le département et les communes à titre de subvention, lequel dixième restera consigné à titre de cautionnement. Cette retenue ne sera livrée à la compagnie qu'au moment de l'ouverture de la ligne.

61. La compagnie concessionnaire devra faire élection de domicile à Barbezieux.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Charente.

62. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent cahier de charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Charente, sauf recours au conseil d'État.

63. Le présent cahier des charges et la convention ci-annexée ne seront passibles que du droit fixe de un franc,

Arrêté à Angoulême, le 13 août 1868.

Le Préfet de la Charente,
Signé O. Péconnet.

Le Président du conseil d'administration régulièrement autorisé.
Signé Mathieu-Bodet.

(N° 3083)

[15 mai 1869.]

Chemin de fer de Steinbourg à Bouxwiller (Bas-Rhin).

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Steinbourg à Bouxwiller;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département du Bas-Rhin, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 9 novembre 1867;

Vu les délibérations, en date des 1er septembre 1866 et 29 août 1867, par lesquelles le conseil général du département du Bas-Rhin a approuvé l'établissement dudit chemin de fer et en a autorisé la concession;

Vu le traité passé, le 15 juin 1868, pour l'exécution et l'exploitation du chemin, entre le préfet du département et une compagnie locale représentée par les sieurs Schattenmann (Charles-Henri) et Goldenberg, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 23 mars et 16 juillet 1868;

Vu l'avis de la commission mixte des travaux publics, du 4 janvier 1869, et l'adhésion donnée aux conclusions de cet avis, le 15 du même mois, par notre ministre secrétaire d'État au département de la guerre;

Vu la lettre de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, du 15 avril 1869;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1862 (article 4);

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Steinbourg à Bouxwiller.

2. Le département du Bas-Rhin est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément au traité passé, le 15 juin 1868, avec les sieurs Schattenmann et Goldenberg, représentants d'une société locale, pour l'exécution et l'exploitation du chemin susénoncé, ainsi qu'au cahier des charges annexé audit traité.

Des copies certifiées du traité et du cahier des charges susmentionnés resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département du Bas-Rhin, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, une subvention de 452,294f58c).

Cette subvention sera versée en quatre termes semestriels égaux, dont le premier sera payé le 15 janvier 1872.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en travaux, approvisionnements et acquisitions de terrains triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Nos ministres secrétaires d'État aux départements de l'intérieur et de l'agriculture, du commerce et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

2° TRAITÉ.

Entre M. le baron Pron, préfet du Bas-Rhin, agissant au nom du département, en vertu d'une décision du conseil général du 1er septembre 1866,

D'une part;

Et MM. Charles-Henri Schattenmann, directeur des mines de Bouxwiller, membre du conseil général, et Goldenberg, manufacturier au Zornhof et membre du conseil général, agissant au nom de la compagnie formée par acte de souscription de Bouxwiller du 5 mai 1868 et composée exclusivement d'industriels et de propriétaires intéressés, dont une copie conforme sera annexée au présent traité dans le but d'assurer l'achèvement et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local susdénommé,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Art. 1er. M. le préfet, au nom du département du Bas-Rhin, s'engage à faire construire, dans les conditions de la loi du 12 juillet 1865, la plate forme ballastée du chemin de fer d'intérêt local de Steinbourg à Bouxwiller, dont les alignements, les inclinaisons et la largeur seront réglés de manière à recevoir une voie ferrée pouvant être exploitée avec des locomotives.

Les inclinaisons maxima seront de 15 millimètres, et les rayons de courbure minima de 300 mètres.

2. Le chemin partira de la ligne de Paris à Strasbourg (station de Steinbourg), passera par Hattmatt, Dossenheim et Neuwiller, pour aboutir au nord-ouest de la ville de Bouxwiller.

3. La construction du chemin comprendra, savoir :

(*a*) Les acquisitions de terrains tant pour la voie principale que pour les voies supplémentaires, stations, maisons de garde et dépendances;

(*b*) Les terrassements, y compris la chaussée avec ballast, susceptibles de recevoir la voie ferrée principale et les voies accessoires;

(*c*) Les ouvrages d'art à la rencontre de tous les cours d'eau et fossés;

(*d*) Le raccordement du chemin projeté avec toutes les routes et chemins rencontrés, ainsi que la déviation des chemins et des cours d'eau.

4. Indépendamment de l'usage gratuit du chemin spécifié dans l'article 3, la compagnie concessionnaire recevra du département une subvention égale à celle que l'État devra accorder au département, en conformité de la loi du 12 juillet 1865, sur la dépense qui sera à la charge du département, des communes et des intéressés, au nombre desquels se trouve la société contractante.

5. Moyennant la subvention indiquée à l'article 4 et l'exécution des travaux à la charge du département, dont le détail est compris à l'article 3, la compagnie s'engage, de son côté, à achever la construction de la voie ferrée au moyen des fournitures et des travaux indiqués ci-après :

(*a*) Fournir et poser les traverses en bois de hêtre injecté ou en bois de chêne;

(*b*) Fournir les rails avec tous les accessoires, tels que plaques tournantes, changements de voie, aiguilles, mécanismes, signaux, tant pour la voie principale que pour les voies de garage;

(*c*) Poser la voie principale et les voies de garage;

(*d*) Établir tous les bâtiments, abris et quais nécessaires à l'exploitation;

(*e*) Fournir et poser les machines et pompes pour remplir les réservoirs d'eau, les grues hydrauliques pour alimenter les locomotives, les grues et engins pour le mouvement des marchandises;

(*f*) Fournir le mobilier des stations et des maisons et guérites de garde. Le mobilier des salles d'attente des stations sera conforme à un état proposé par la compagnie et approuvé par le préfet;

(*g*) Fournir et poser tous les appareils d'une ligne télégraphique pour le service de l'exploitation;

(*h*) Fournir le matériel roulant, comprenant les locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises;

Et généralement tout ce qui sera nécessaire pour compléter la construction et pour faire l'exploitation.

Enfin la compagnie prendra à son compte tous les frais d'exploitation, en faisant la traction avec des locomotives.

Toutefois, elle aura la faculté de présenter à sa place une autre compagnie chargée de l'exploitation; cette dernière devra être agréée par le préfet.

6. Les travaux qui sont à la charge de la compagnie concessionnaire seront exécutés à ses frais par le personnel de la voirie vicinale, si la compagnie en fait la demande au préfet.

7. La compagnie entretiendra en bon état le chemin, les stations, les bâtiments et en général tous les objets nécessaires à l'exploitation.

8. La compagnie s'engage à livrer le chemin à l'exploitation au plus tard dans le délai d'un an, à dater du jour où la plate-forme ballastée aura été mise à sa disposition.

Elle organisera un service d'exploitation comprenant au moins trois trains par jour, marchant dans chaque sens, aux heures et avec les vitesses qui seront fixées par le préfet, mais qui, dans aucun cas, ne seront inférieures à 24 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris.

Outre les trois trains désignés ci-dessus, la compagnie mettra en marche le nombre de trains nécessaire au trafic du chemin.

9. Les heures de départ et d'arrivée des trains de voyageurs seront combinées de manière à correspondre avec la marche des trains de la compagnie de l'Est.

10. La durée de la concession est fixée à cinquante ans, à courir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation.

Toutefois, la durée de cette concession pourra être étendue jusqu'à l'expiration de la concession des chemins de fer de l'Est (27 novembre 1954) ou restreinte à une moindre durée par M. le préfet, sauf l'approbation du conseil général, d'accord avec la compagnie contractante, sous la condition que l'État accordera au département du Bas-Rhin une subvention de 452 294f.58.

L'article 11 (du traité primitif) est supprimé.

Fait à Strasbourg, le 15 juin 1868, en double expédition, dont un exemplaire sera remis à chacune des parties.

Le préfet du Bas-Rhin,
Signé Baron Pron,

Au nom de la société intéressée :
Schattenmann et A. Goldenberg.

3° CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. La concession faite à la compagnie dite de *Bouxwiller* par le traité de ce jour et en exécution de la loi du 12 juillet 1865 comprend un chemin de fer d'intérêt local entre Steinbourg et Bouxwiller, tel que le tracé et la plate-forme en seront établis par le département.

Bien que ce chemin se relie à la ligne de Paris à Strasbourg, comprise dans l'un des réseaux de l'Est, la concession sera considérée comme complétement distincte de ces réseaux.

Le tracé du chemin à exécuter est défini ainsi qu'il suit :

Le chemin de Steinbourg à Bouxwiller se détachera de la ligne de Paris à Strasbourg à la station de Steinbourg; il se dirigera sur Hattmatt, Dossenheim et Neuwiller, et de là il s'infléchira sur Bouxwiller pour aboutir au nord-est de cette ville.

2. Les travaux à la charge du département, en vertu du traité passé entre M. le préfet du Bas-Rhin et la compagnie concessionnaire, devront être achevés dans un délai de quatre ans au plus, à dater du jour où l'autorisation de les commencer aura été accordée.

Cependant, si pour des causes de force majeure dont l'administration sera seule juge, les travaux à la charge du département n'étaient pas entièrement terminés dans le délai désigné, la compagnie n'aurait droit à aucune indemnité pour les retards d'exécution.

Lorsque les travaux à la charge du département auront été dûment livrés à la compagnie, soit partiellement, soit en totalité, celle-ci sera tenue d'exécuter les ouvrages qui lui incombent dans le délai d'un an et d'être prête à exploiter dans le même délai.

Le mode de livraison des travaux au compte du département est réglé par le titre Ier *bis* du présent cahier des charges.

3. La compagnie concessionnaire ne pourra exécuter les travaux mis à sa charge qu'avec l'autorisation de l'administration; à cet effet, les projets des travaux seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de M. le préfet, qui prescrira d'y introduire telles modifications que de droit; l'une des deux expéditions sera remise à la compagnie, et l'autre restera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration départementale.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais du département.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer d'intérêt local susdit seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième.

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un cinq-centième pour les hauteurs, dont les cotes sont rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie.

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages, soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m.44 à 1m.45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre environ, de manière à porter la largeur du ballast en couronne à 3m.50 pour la simple voie.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0m.50 de largeur dans les parties en remblai et de 0m.25 de largeur dans les parties en déblai.

Le département établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m.015 par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration départementale.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords

de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration départementale, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre.

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. La compagnie sera tenue de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins; pour ceux qui sont formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de $4^{m}.30$ au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de $4^{m}.50$; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à $0^{m}.80$.

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de $4^{m}.50$, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à $4^{m}.80$.

13. Dans le cas ou des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 45 degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi

une maison ou une guérite de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 0m,03 par mètre pour les routes impériales ou départementales, et 0m.05 pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. Le département et la compagnie seront tenus de rétablir et d'assurer à leurs frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par leurs travaux respectifs, et de prendre les mesures nécessaires pouvant résulter de l'insalubrité des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4m.50 entre les parapets.

La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra être inférieure à 0m.80.

La hauteur et le débouché des viaducs seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4m.50 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et 5m.50 de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera en aucun cas inférieure à 4m.80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le département et la compagnie concessionnaire seront tenus de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et des ponts provisoires, par les soins et aux frais du département, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. Le département et la compagnie n'emploieront, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; ils seront tenus de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir des constructions parfaitement solides.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 30 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 24 kilogrammes, dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Le poids définitif des rails sera déterminé par une décision spéciale de l'administration sur la proposition de la compagnie.

Dans le cas où l'administration exigerait un poids plus fort pour les rails que les minima sus-indiqués, la compagnie n'aurait aucune indemnité à réclamer.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, des haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie concessionnaire.

M. le préfet se réserve, du reste, la faculté de supprimer les clôtures partout où il le jugera convenable dans l'intérêt de l'agriculture.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, pour les stations ainsi que pour les maisons et guérites de garde, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le département.

Il en sera de même en ce qui concerne les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant de ces travaux.

La compagnie aura néanmoins à payer toutes les indemnités et frais quelconques résultant de l'exécution de la partie des travaux à sa charge.

22. L'entreprise étant d'une utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, le département et la compagnie seront tenus, pour l'étude et l'exécution de leurs projets respectifs, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine,

et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et de tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine seront à la charge du département.

25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais du département.

26. Pour l'exécution des travaux, le département et la compagnie concessionnaire se soumettront aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

27. Le département et la compagnie exécuteront les travaux par des moyens et des agents à leur choix; mais la compagnie restera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes déterminées par le titre IV. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés; ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, de plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du département.

Les terrains acquis par la compagnie concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE Ier *bis*.

MODE DE LIVRAISON DES TRAVAUX.

A. Le département livrera à la compagnie les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art de la voie principale et des voies de garage, les terrains et les terrassements des emplacements des stations ainsi que des maisons et guérites de garde, le ballast des voies principales et des voies de garage, et dont le cube ne pourra excéder 2 mètres par mètre courant de voie.

Le ballast sera livré et en partie répandu sur le chemin jusqu'à la hauteur du dessous des traverses, afin de faciliter la pose de la voie ferrée, et le reste sera approvisionné par tas dans les emplacements des stations et à la rencontre des chemins. La compagnie concessionnaire transportera le surplus aux frais du département moyennant des prix à régler à l'amiable; à défaut de s'entendre, le département complétera le transport du ballast avant la pose des traverses.

B. La compagnie concessionnaire sera tenue de prendre livraison des terrassements, des ouvrages d'art et du ballast à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations se reliant à la ligne de Paris à Strasbourg, par sections contiguës, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement.

Il sera dressé procès-verbal de chaque livraison, et la compagnie concessionnaire devra commencer immédiatement les travaux et les fournitures à sa charge, de manière à les terminer dans le délai d'un an. Ce délai ne commencera du reste à courir qu'après la livraison complète du chemin.

Deux ans après la date du procès-verbal de remise entière, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire et définitif, qui aura pour effet d'affranchir le département et les communes de toute garantie pour les terrassements.

La garantie pour les ouvrages d'art de toute espèce ne cessera que deux ans après ce procès-verbal de reconnaissance définitive.

En aucun cas, la responsabilité du département, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

C. Si, postérieurement au procès-verbal de reconnaissance, il était reconnu nécessaire de donner plus d'extension aux voies de garage, aux emplacements des stations et constructions de toute espèce, les acquisitions de terrains, les terrassements, les ouvrages et constructions quelconques à ajouter aux travaux compris dans ledit procès-verbal demeureraient entièrement à la charge de la compagnie concessionnaire.

D. A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article B, la compagnie concessionnaire restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée audit article.

E. Immédiatement après la prise de possession définitive par la compagnie

concessionnaire des travaux à la charge du département, il sera dressé contradictoirement entre l'administration et ladite compagnie un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les travaux qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances;

2° L'état des travaux d'art et de terrassements, comprenant les ponts, viaducs, ponceaux, aqueducs et tous autres ouvrages construits en vertu des projets approuvés.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie concessionnaire.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de cette compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

31. La compagnie concessionnaire sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou des chemins.

La compagnie jouira cependant de la faculté réservée au cinquième paragraphe de l'article 13 ci-dessus.

32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts, garnies de banquettes et munies de rideaux.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glace.

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glace et auront des banquettes rembourrées;

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Les voitures de diverses classes pourront être surmontées d'impériales dont les agencements seront soumis à l'approbation de l'administration pour la sécurité des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux et des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie concessionnaire sera tenue, pour la mise en service de c matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie concessionnaire aura eté entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie est tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les trois paragraphes précédents seront obligatoires, non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie concessionnaire, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet, sous les réserves : 1° que le minimum de vitesse des convois de voyageurs sera de 24 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris, sauf ceux nécessaires à la jonction des embranchements; 2° que le minimum de vitesse des convois de marchandises sera de 15 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris.

Le nombre des convois de voyageurs sera au moins de trois par jour dans chaque sens sur l'étendue totale du chemin et desservant toutes les stations.

L'obligation de desservir toutes les stations n'est pas applicable aux trains qui pourraient être établis au delà de trois dans chaque sens,

Tous les convois de voyageurs devront contenir des voitures des trois classes mentionnées à l'article 32, et ils pourront d'ailleurs être tous mixtes, sous la condition d'atteindre une vitesse minimum de 24 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris.

34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Toutefois, les mesures de contrôle et de surveillance seront adoucies autant que possible, de manière à faire jouir l'exploitation de toutes les facilités compatibles avec la sécurité publique, en raison des circonstances locales, ou qui auraient déjà été accordées sur d'autres chemins de fer français.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession sera de cinquante ans à courir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation.

Toutefois, la durée de cette concession pourra être étendue jusqu'à l'expiration de la concession des chemins de fer de l'Est (27 novembre 1954) ou restreinte à une moindre durée par M. le préfet, du consentement de la compagnie et sauf l'approbation du conseil général du Bas-Rhin.

36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et des stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, les mobiliers des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

37. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour termes de comparaison.

La compagnie concessionnaire recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

38. La compagnie concessionnaire est dispensée de tout cautionnement à raison de la présente concession.

39. Faute par la compagnie concessionnaire d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra de lui le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tout droit, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

40. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la decbéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé qu'il ainsi est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être appli

cables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où la compagnie concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie concessionnaire des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le préfet lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0.067	0.033	0.10
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0.050	0.025	0.075
Voyageurs. — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0.037	0.018	0.055
Enfants... — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f.30.)	0.010	0.005	0.015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs	0.025	0.015	0.04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0.01	0.01	0.02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0.20	0.16	0.36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes	0.08	0.06	0.14
2e classe. — Blés, grains, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux et plâtre, charbon, bois à brûler dit *de corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitume, cotons, laines, vins, vinaigre, boissons, bières, levûre sèche, coke, fers, cuivres, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fonte moulée	0.07	0.05	0.12
3e classe. — Houille, marne, cendres, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, pierres de taille et produits de carrières, minerais de fer et autres, fonte brute, sel, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, briques, ardoises	0.05	0.03	0.08

SUITE DU TARIF. 3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
Par pièce et par kilomètre.	fr.	fr.	fr.
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0.09	0.06	0.15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0.12	0.08	0.20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1.80	1.20	3.00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2.25	1.50	3.75
Tender de 7 à 10 tonnes	0.90	0.60	1.50
Tender de plus de 10 tonnes	1.35	0.90	2.25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un peage au moins egal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant a vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0.15	0.10	0.25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0.18	0.14	0.32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0.12	0.08	0.20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0.08	0.06	0.14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0.36	0.28	0.64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0.18	0.12	0.30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes comme pour 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures sont établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f.40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur de Gray, à 20 francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le tarif de transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f.07 par tonne et par kilomètre.

43. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera sur la proposition de la compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

46. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses

indivisibles pesant de 3000 à 5000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la roposition de la compagnie.

47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemblé ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, a moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse sur la proposition de la compagnie concessionnaire.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au § 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière que, en aucun cas, un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

48. Dans le cas où la compagnie concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation

du préfet, conformément aux dispositions du troisième paragraphe de l'article 2 de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement ou le département et la compagnie, dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

49. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

52. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de 1 500 habitants, soit un centre de population de 1 500 habitants situé à plus de 3 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

53. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé

limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

55. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Il en sera de même pour les fonctionnaires et agents ayant à exercer une surveillance dans l'intérêt du département, à cause du caractère spécial du chemin. Parmi ces fonctionnaires et agents se trouvent compris le préfet du département, le secrétaire général ou le conseiller de préfecture remplissant par délégation les fonctions du préfet, le sous-préfet de l'arrondissement de Saverne, l'agent voyer en chef du département et l'agent voyer de l'arrondissement de Saverne.

56. Le service des lettres et des dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition du service de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper un deuxième, la compagnie sera tenue de le livrer, et il sera payé à la compagnie, pour la location de ce deuxième compartiment, 0f.25 par kilomètre parcouru.

3° Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

4° L'un des trains de voyageurs pourra avoir sa marche réglée par le ministre des finances et M. le le préfet, la compagnie concessionnaire entendue, de manière à concorder autant que possible avec le train journalier de la poste de la ligne de Paris à Strasbourg.

5° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe.

6° La compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra

faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum de 64 mètres quarrés.

7° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

8° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

9° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature et leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

10° Le employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

57. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans la même voiture ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voiture de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de 0f.20 par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

58. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents

les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

59. Dans le cas où le gouvernement ou le département ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

60. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou

éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

61. Le gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement ou le préfet, suivant le cas, statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement où le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets ou arrêtés qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 pour 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 pour 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 pour 100.

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 pour 100.

62. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-

après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et de marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires. En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure,

et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 0f.12 par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, 0f.04 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3.500 kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par l'administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

63. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

64. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

65. Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

66. Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

67. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie concessionnaire sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du trésor public une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme ne sera exigible qu'après avoir pris livraison des travaux effectués au compte du département.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

68. La compagnie devra faire élection de domicile à Strasbourg.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Bas-Rhin.

69. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Bas-Rhin, sauf recours au conseil d'État.

70. Le présent cahier des charges et le traité y annexé ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Arrêté à Strasbourg, le 6 mars 1867, et fait en double expédition, dont un exemplaire a été remis à chacune des deux parties.

Au nom de la société intéressée :

Signé SCHATTENMANN.
Signé ALFRED GOLDENBERG.

Le Préfet du Bas-Rhin,
Signé Baron PRON.

(N° 3084)

[19 mai 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Agrandissement de la gare de Choisy-le-Roi (chemin de fer de Paris à Orléans).

1° Est déclaré d'utilité publique l'agrandissement de la gare de Choisy-le-Roi (chemin de fer de Paris à Orléans), dans les limites tracées au plan général signé, le 7 septembre 1868, par le directeur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret, étant d'ailleurs entendu que le bâtiment des voyageurs figuré sur ledit plan devra être allongé de manière à permettre d'augmenter la salle des pas perdus de tout l'emplacement occupé par les deux pièces qui font face à l'entrée du vestibule.

En conséquence, est autorisée l'acquisition amiable ou l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution de cet agrandissement.

2° Pour l'acquisition desdits terrains, la compagnie du chemin

de fer de Paris à Orléans est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Paris à Orléans et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les expropriations à faire en exécution du présent décret devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 3085)

[26 mai 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la côte de Saint-Ouarneau, route départementale du Finistère n° 1, d'Hennebont à Lanvéoc.

1° Sont déclarés d'utilité publique les traveaux de rectification de la côte de Saint-Ouarneau, route départementale du Finistère n° 1, d'Hennebont à Lanvéoc, suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3086)

[2 juin 1869.]

Classement de la route départementale n° 13 de la Loire, de Villefranche à Rive-de-Gier.

1° Est et demeure classée parmi les routes départementales de la Loire, sous le n° 13 et avec la dénomination de route de Villefranche à Rive-de-Gier, la partie abandonnée de la route impériale

n° 88 comprise entre la limite du département du Rhône et la nouvelle route impériale n° 88 rectifiée.

La direction générale de cette route est figurée par une teinte rose sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et établissements nécessaires à l'exécution des travaux d'amélioration de la nouvelle route, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 3087)

[2 juin 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la route départementale de l'Ardèche n° 1, de Serrières à Barjac, dans la traverse et aux abords de Quintenas.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de l'Ardèche n° 1, de Serrières à Barjac, dans la traverse et aux abords de Quintenas, entre la partie neuve de cette commune et la côte de la Gouille, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3088)

[9 juin 1869.]

Affectation au canal des salines de Dieuze d'une partie de la forêt de Hamesbühl (Meurthe).

Art. 1er. Est affectée au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour l'établissement du canal des

salines de Dieuze. la partie de la forêt de Hamesbühl figurée sur un plan dont une expédition restera annexée au présent décret, ladite partie située sur le territoire de la commune de Mittersheim (Meurthe), ayant une superficie de 64 ares 27 centiares.

2. Cette affectation est autorisée aux conditions suivantes :

1° Une gare de débardage pour deux bateaux sera établie au point où la grande tranchée d'Hamesbühl aboutit au canal.

2° Le chemin latéral entre cette tranchée et le chemin d'Inswiller à Landrefing aura une largeur de 5 mètres au dehors des francs-bords.

3° Le service des ponts et chaussées rachètera, s'il y a lieu, selon l'évaluation qui en sera faite par des experts qui seront nommés à cet effet, les droits d'usage dont pourrait être grevé le terrain, et qui, par leur nature, ne pourraient être reportés sur le surplus de la forêt.

4° Ce service fera placer des bornes délimitatives sur tout le périmètre de la partie cédée.

5° Il remettra au service des forêts une expédition du plan et de l'état parcellaire.

(N° 3089)

[9 juin 1869.]

Port de Perros-Quirec (Côtes-du-Nord).—Gril de carénage.

Napoléon, etc.,

Art. 1er. Le sieur Camus est autorisé à établir et à exploiter un gril de carénage dans le port de Perros-Quirec (Côtes-du-Nord).

Cette autorisation est donnée sous les conditions et réserves indiquées dans les articles ci-dessous.

2. Le gril occupera l'emplacement indiqué en rouge sur le plan de Perros joint au présent décret.

Sa longueur sera de 20 mètres et sa largeur de 10 mètres.

Le côté du gril le plus voisin de l'éperon sera à 3 mètres de la face sud de cet ouvrage; le côté le plus avancé vers le large sera placé de telle sorte que son prolongement soit tangent à l'extrémité du musoir.

Sa surface supérieure affectera une pente de 0m.036 par mètre dirigée vers le large.

Il ne pourra former sur la plage une saillie supérieure à 0.m40.

Il sera composé de sept longrines et de quatorze traversines ayant 0.m25 d'équarrissage, reposant sur quatre files de pieux de 0m.25 d'équarrissage et ayant 2 mètres de fiche.

Toutes ces pièces de charpente seront disposées et assemblées entre elles conformément au dessin joint au présent décret; elles seront en hêtre équarri à vive arête.

3. Pour indemniser le concessionnaire tant de ses dépenses d'installation que des frais d'entretien du gril, il lui est accordé l'autorisation de percevoir sur les navires qui feront usage de cet appareil une taxe de 0f.10 par marée et par tonneau de jauge.

Les bateaux à vapeur payeront d'après leur jauge effective, c'est-à-dire d'après leur jauge de douane, augmentée des deux tiers de sa valeur.

Aucune rétribution ne sera due pour les marées pendant lesquelles le travail n'aura pas été possible, soit par suite du mauvais temps, soit parce que la marée n'aurait pas suffisamment baissé.

4. Aucun bâtiment ne sera admis sur le gril sans que, au préalable, l'armateur, le consignataire ou le capitaine ne l'ait fait inscrire sur les registres à souche tenus à cet effet au bureau du concessionnaire pour prendre tour de rôle en vue d'être admis à stationner sur le gril.

Les tours de rôle ne pourront être intervertis pour quelque cause que ce soit, sauf pour les cas spécifiés ci-dessous, et l'inscription vaudra soumission pour le payement de la rétribution; un tour de faveur pourra être accordé exceptionnellement à tout navire qui, d'après la déclaration du maître de port, aurait éprouvé des avaries nécessitant sa mise immédiate sur le gril pour le salut du navire et de sa cargaison; toutefois, ce tour de faveur ne sera accordé qu'à la condition expresse :

1° De se conformer à toutes les prescriptions du maître de port pour aveugler la voie d'eau du navire et de le faire retirer immédiatement après par tous les moyens possibles;

2° De payer, à titre de dommages et intérêts, au concessionnaire, en cas d'inexécution de ces prescriptions, 0f.50 par tonneau de jauge et par marée de séjour non indispensable sur le gril.

Le concessionnaire pourra aussi, sur la déclaration écrite du maître de port, autoriser la mise sur le gril, quelques marées avant son tour, de tout navire dont le tirant d'eau exigerait pour y arriver la hauteur des marées de vives eaux.

Si la jauge déclarée à l'inscription est inférieure à celle déclarée ou constatée en douane, le bâtiment perdra son tour de rôle et

passera après le dernier inscrit pour l'usage du gril, et il sera passible de droits doubles de ceux fixés ci-dessus.

5. Si le bâtiment inscrit ne se rend pas sur le gril à son tour de rôle, ce qui sera rigoureusement observé à moins de faire preuve d'un empêchement occasionné par une circonstance de force majeure, il sera dû pour le navire inscrit la rétribution d'une marée telle qu'elle est taxée plus haut et calculée sur la jauge du bâtiment, et le tour ne pourra être repris que pour une inscription à nouveau, à la suite du dernier inscrit.

Tout navire inscrit pourra toujours se faire rayer sans indemnité, si son tour de rôle n'est pas arrivé dans les quinze jours de la date de son inscription, mais à la condition qu'il se sera fait rayer au moins quarante-huit heures avant l'expiration de ce délai de quinzaine.

6. Communication des registres d'inscription sera toujours faite par le concessionnaire aux armateurs, consignataires ou capitaines sur leur simple demande,

S'il est reconnu que les tours de rôle ont été intervertis, la concession pourra être suspendue ou même retirée par l'administration. Si la contravention est du fait de l'armateur, consignataire ou capitaine, qui aurait trompé ou éludé la surveillance du concessionnaire, le contrevenant payera à ce dernier une indemnité de 0f.50 par tonneau de jauge et par marée, et, nonobstant ce payement, tout travail sera interdit et le concessionnaire fera retirer le navire du gril aussitôt que la marée le permettra.

7. Pour monter sur le gril, tout bâtiment aura ses voiles déverguées et son pont entièrement libre et devra être complétement déchargé ou délesté, sauf la petite quantité de marchandises ou de lest nécessaire pour égaliser le tirant d'eau ; en outre, il devra avoir sur son pont au moins deux futailles remplies d'eau, ainsi que les seaux nécessaires pour les cas de besoin.

8. Tout bâtiment ayant terminé son carénage sera tenu de quitter le gril à la marée qui aura préalablement été indiquée par le concessionnaire.

Il en sera de même pour tout bâtiment qui n'aurait pas commencé son travail après une marée de séjour au gril.

9. Le concessionnaire devra tenir le gril et ses abords en parfait état d'entretien.

10. Les chauffages seront opérés avec les précautions prescrites ou à prescrire au règlement du port, et, dans tous les cas, le maître de port sera toujours informé préalablement de toute opération de ce genre.

11. Défense est faite de chauffer le brai, goudron, etc. ailleurs que dans les endroits spécialement désignés et acceptés à cet effet par le maître de port, à usages dits de pigoulières, et dont l'accès sera toujours très-facile et débarrassé de matières inflammables.

12. Les avaries ou dommages causés au gril dans le placement, déplacement ou pendant le séjour des navires, seront supportés par les navires qui les auront occasionnés, après évaluation, sans appel, établie par des experts nommés à l'amiable par les parties intéressées, un tiers expert, en cas de désaccord, étant désigné par le tribunal de commerce.

13. Le concessionnaire sera soumis, pour tout ce qui ne serait pas prévu dans les présentes prescriptions, au règlement général du port, dont l'exécution est confiée au maître de port, sous le contrôle de l'ingénieur du port.

14. Le concessionnaire pourra percevoir les taxes énoncées à l'article 3 pendant une durée de trente années, à l'expiration de laquelle il abandonnera le gril à l'État, sans pouvoir prétendre à aucune indemnité.

15. L'entretien du gril sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'ingénieur et des agents du service du port, et, après l'achèvement du gril, l'ingénieur du port aura à constater que toutes les conditions de garantie, de solidité, sont convenablement remplies, dans un procès-verbal détaillé, à la suite de quoi l'exploitation se trouvera autorisée de fait, ainsi que celle de la perception du droit de péage résultant de la présente concession.

Le concessionnaire fera imprimer à ses frais cinquante exemplaires du présent décret, qu'il remettra à l'ingénieur du port, en vue d'assurer la publicité de l'autorisation dont il s'agit et des tarifs ainsi homologués.

16. Dans le cas où l'exploitation du gril se trouverait gênée ou même complétement entravée par le fait de l'administration et par suite de travaux ou réparations que l'État aurait à faire exécuter dans une portion quelconque du port ou de ses dépendances, le concessionnaire ne pourra réclamer pour ce fait aucune indemnité.

Il en sera de même si l'administration jugeait utile, pour toute autre cause d'intérêt public, de supprimer cette installation, auquel cas le concessionnaire devra le faire disparaître ou en suspendre l'exploitation à la première réquisition, sans aucune indemnité et à ses frais.

17. En cas de besoin et sans avoir à prendre rang d'inscription,

le service du port pourra faire usage du gril pour tout matériel naval appartenant à l'État, soit qu'il dépende de tel ou tel département ministériel, aux conditions et tarifs fixés dans le présent décret.

18. Le concessionnaire sera responsable de tous les accidents régulièrement constatés qui proviendront du mauvais état de tout ou partie du gril, mais non pas de ceux qui seront dus à des cas de force majeure, d'accidents fortuits ou de vices cachés, dont l'appréciation, en présence d'un désaccord avec tout tiers intéressé, sera réglée comme il a été dit à l'article 12.

19. Les taxes pourront être abaissées par le concessionnaire et ne pourront être relevées qu'après le délai d'une année.

20. Le concessionnaire ne pourra rétrocéder ou affermer sa concession, sous quelque forme que ce soit, sans en avoir obtenu au préalable l'assentiment et l'autorisation spéciale du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

21. L'administration se réserve expressément le droit d'établir pour son usage, dans toutes les parties du port et de ses dépendances qui lui conviendraient, toute espèce d'installation ou apparaux du genre de ceux dont il s'agit, ou autres, et d'en concéder l'établissement avec ou sans droit de péage, sans que le concessionnaire puisse faire aucune réclamation ni prétendre à aucune indemnité.

22. Les contestations qui s'élèveraient entre l'administration et le concessionnaire relativement à l'interprétation des présentes conditions seront jugées administrativement par le conseil de préfecture des Côtes-du-Nord, sauf recours au conseil d'État.

(N° 3090)

[12 juin 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Déplacement du passage d'eau de Poses sur la Seine (Eure) et construction d'un bac à voitures.

1° Les travaux projetés pour le déplacement du passage d'eau de Poses, sur la Seine (Eure), et pour la construction d'un bac à voitures, conformément à un plan qui restera annexé au présent décret, sont déclarés d'utilité publique.

2° L'administration est autorisée à poursuivre l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution desdits travaux, conformément aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

(N° 3091)

[12 juin 1869.]

Port des Sables-d'Olonne. — Grues. — Établissement sur les vieux quais du port des Sables-d'Olonne (Vendée) de deux grues destinées au chargement et au déchargement des marchandises.

Art. 1er. La compagnie des chemins de fer de la Vendée est autorisée à établir sur les vieux quais du port des Sables-d'Olonne (Vendée) deux grues destinées au chargement et au déchargement des marchandises, sous les conditions suivantes :

Une première grue, de la force de 5 000 kilogrammes, sera établie sur le terre-plein de la Poissonnerie, à 10 mètres de l'angle est dudit terre-plein et à 2 mètres du parement du quai.

Une seconde grue, de la force de 2 000 kilogrammes, sera établie sur le terre-plein de la cale du commerce, à 12 mètres de l'angle ouest et à 2 mètres du parement du quai.

Les pièces métalliques constituant les grues proprement dites seront fournies et mises en place aux frais et par les soins de la compagnie des chemins de fer de la Vendée. Les fondations seront à la charge de l'État.

L'usage des grues sera soumis à la surveillance des ingénieurs du service maritime et du maître de port, et la portion des quais correspondant aux deux grues restera à la libre disposition du commerce.

Quand les grues ne fonctionneront pas, elles devront être arrêtées parallèlement aux murs de quai, de manière à ne gêner ni les manœuvres des navires, ni le passage sur les quais.

Ces appareils devront être entretenus avec soin par la compagnie.

En cas de besoin, le service des ponts et chaussées pourra faire usage des grues sans payement de location.

2. Les prix à percevoir par la compagnie pour le chargement et le déchargement des divers colis au moyen des grues sont fixés ainsi qu'il suit :

LOYER, SOIT POUR EMBARQUEMENT, SOIT POUR DÉBARQUEMENT, POUR TOUTE ESPÈCE DE MARCHANDISES.

De 1 à 10 tonneaux, par tonneau de 1 000 kilogrammes.	0f.60
De 11 à 20 tonneaux, par tonneau de 1 000 kilogrammes. . . .	0 .30
Au-dessus de 20 tonneaux, par tonneau de 1 000 kilogrammes.	0 .15
Mise sur rances ou en wagon au débarquement, par tonneau en sus.	0 .10
Loyer de la grue pour mâtage et démâtage.	2 .00

Quand les opérations de mâtage et de démâtage se succéderont immédiatement, les prix ci-dessus fixés par chacune d'elles seront réduits du quart.

Chaque armateur, consignataire, capitaine ou autres qui feront usage de ces appareils devront fournir les hommes et les cordages supplémentaires qui pourraient être nécessaires à leur mise en œuvre et seront responsables de toute détérioration provenant du fait de leurs ouvriers.

3. La concession des droits indiqués dans l'article précédent est faite, en faveur de la compagnie de la Vendée, jusqu'à l'expiration de la concession de la ligne de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne.

Si l'administration juge utile, soit en cours, soit en fin de concession, de supprimer les grues ainsi que les constructions y attenantes, le permissionnaire devra les faire disparaître à première réquisition et remettre les lieux dans leur état primitif. Dans aucun cas, le permissionnaire ne pourra prétendre à aucune indemnité.

4. La grue de la cale de la Poissonnerie ne pourra être employée que pour lever un poids inférieur à 5 000 kilogrammes. Pour la grue de la cale du commerce, le poids maximum sera de 2 000 kilogrammes.

Toute avarie occasionnée par l'enlèvement de poids supérieurs restera à la charge des personnes qui auront ainsi employé les grues.

5. Les tarifs stipulés dans le présent règlement pourront être abaissés par la compagnie de la Vendée pour une ou plusieurs classes de marchandises; les réductions ainsi consenties devront être appliquées à tous les produits placés dans des conditions similaires; ces réductions devront d'ailleurs être homologuées par des arrêtés du préfet. Les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai d'une année.

Ce tarif pourra d'ailleurs être revisé tous les cinq ans, moyennant l'accomplissement de formalités semblables à celles qui ont précédé son adoption.

6. L'administration se réserve le droit d'établir pour son usage, dans toutes les parties du port, toute espèce de machines ou apparaux de la nature desdites grues, et de concéder en dehors du quai l'établissement de machines de cette nature, avec ou sans droit de péage, sans que la compagnie des chemins de fer de la Vendée puisse réclamer aucune indemnité.

(N° 3092)

[12 juin 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la route impériale n° 203, d'Annecy à Thonon, entre Bonneville et Findrol (Haute-Savoie).

1° Il sera procédé à la rectification de la route impériale n° 203, d'Annecy à Thonon, entre Bonneville et Findrol (Haute-Savoie), suivant les indications figurées par une teinte rose sur un plan qui restera annexé au présent décret, sous la réserve, conformément à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 11 mars 1869, de la révision du tracé de la traverse de Contamines entre l'origine et les maisons Faillon (Joseph) et veuve Dessais (François) et de l'ajournement du rescindement de la maison Cornu (Auguste).

Les travaux de cette rectification sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 84000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes impériales par le budget extraordinaire du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3093)

[19 juin 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Établissement d'un canal destiné à arroser, au moyen des eaux dérivées du torrent d'Aigue-Aynel, une partie du territoire de la commune de Moline-en-Queyras (Hautes-Alpes).

Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un canal destiné à arroser, au moyen des eaux

dérivées du torrent d'Aigue-Aynel, une partie du territoire de la commune de Moline-en-Queyras (Hautes-Alpes), et sont concédés à perpétuité l'établissement et l'exploitation dudit canal à l'association syndicale formée dans ladite commune sous le nom de *Société du canal de Pierre-Grosse.*

(N° 3094)

[19 juin 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Établissement d'un canal destiné à arroser, au moyen des eaux dérivées de la Bonne, une partie du territoire des communes de Valjouffray, Entraigues, Valbonnais, Saint-Laurent-en-Beaumont, Saint-Pierre-de-Méarotz, Lassalle et Quet (Isère).

Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un canal destiné à arroser, au moyen des eaux dérivées de la Bonne, une partie du territoire des communes de Valjouffray, Entraigues, Valbonnais, Saint-Laurent-en-Beaumont, Saint-Pierre-de-Méarotz, Lassalle et Quet (Isère), et sont concédés à perpétuité l'établissement et l'exploitation dudit canal à l'association syndicale formée dans lesdites communes sous le nom d'*Association syndicale du canal de Beaumont.*

(N° 3095)

[26 juin 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Pose de rails destinés à relier la gare de Dunkerque (Nord) au quai des Hollandais, dépendant du port de cette ville.

Sont déclarés d'utilité publique les travaux projetés par la compagnie du chemin de fer du Nord pour la pose de rails destinés à relier la gare de Dunkerque (Nord) au quai des Hollandais, dépendant du port de cette ville.

La compagnie est, en conséquence, autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution desdits travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 3096)

[26 juin 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Construction d'une gare de marchandises à Vergère (Gard).

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction d'une gare de marchandises à Vergèze (Gard), dans les limites indiquées au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie le 7 décembre 1866, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux mentionnés à l'article 1er ci-dessus, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Lesdits terrains seront incorporés au chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et feront retour, en conséquence, à l'État à l'expiration de la concession. Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 3097)

[26 juin 1869.]

Déclaration d'utilité publique.— Rectification de la côte du Tartre à la sortie de Montbozon, route départementale de la Haute-Saône n° 4, de Besançon aux Vosges.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la côte du Tartre à la sortie de Montbozon, route départementale de la Haute-Saône n° 4, de Besançon aux Vosges, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3098)

[26 juin 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la descente de Quinson, route départementale des Basses-Alpes n° 9, d'Oraison à Draguignan.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la descente de Quinson, route départementale des Basses-Alpes n° 9, d'Oraison à Draguignan, suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3099)

[30 juin 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Travaux destinés à protéger, contre les inondations de la Loire, la partie de la route impériale n° 138 située dans la traversée du pont de Fouchard, aux abords de Saumur (Maine et-Loire).

1° Les travaux destinés à protéger contre les inondations de la Loire la partie de la route impériale n° 138 située dans la traversée du pont Fouchard, aux abords de Saumur (Maine-et-Loire), sont déclarés d'utilité publique.

2° L'administration est autorisée à poursuivre l'expropriation des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution desdits travaux, en se conformant aux prescriptions de la loi du 3 mai 1841.

(N° 3100)

[7 juillet 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la route impériale n° 60, de Nancy à Orléans, dans la rampe dite de Courseulles (Haute-Marne).

1° Il sera procédé à la rectification de la route impériale n° 60, de Nancy à Orléans dans la rampe dite *de Courseulles* (Haute-Marne), suivant la direction générale figurée par un trait rouge plein sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette entreprise sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 50,000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes impériales par le budget extraordinaire du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ladite rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3101)

[16 juillet 1869.]

Approbation de travaux. — Élargissement du pont de Jurançon, sur le gave de Pau, route impériale n° 134, de Bordeaux en Espagne (Basses-Pyrénées).

1° Il sera procédé à l'élargissement du pont du Jurançon, sur le gave de Pau, route impériale n° 134, de Bordeaux en Espagne (Basse-Pyrénées), conformément aux dispositions du projet présenté par les ingénieurs.

2° La dépense, évaluée à 100000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la construction des grands ponts par le budget extraordinaire du ministère des travaux publics.

(N° 3102)

[16 juillet 1869.]

Approbation de travaux. — Amélioration du grau de Palavas (Hérault).

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'amélioration du grau de Palavas (Hérault), conformément aux dispositions du projet et à l'avis, en date du 13 mai 1869, du conseil général des ponts et chaussées.

2° La dépense, évaluée à 125 000 francs, sera imputée sur le budget extraordinaire du ministère des travaux publics (*Amélioration des ports*).

(N° 3103)

[16 juillet 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la route impériale n° 28, de Rouen à Saint-Omer, dans la côte dite de Labroye (Pas-de-Calais).

1° Il sera procédé à la rectification de la route impériale n° 28, de Rouen à Saint-Omer, dans la côte dite *de Labroye* (Pas-de Calais), suivant la direction générale figurée par un trait rouge plein sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette entreprise sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 65 000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes impériales par le budget extraordinaire du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ladite rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3104)

[17 juillet 1869.]

Approbation de travaux. — Reconstruction du pont de Brionne, sur la Risle (Eure), route impériale n° 138, de Bordeaux à Rouen.

1° Il sera procédé à la reconstruction du pont de Brionne, sur la Risle (Eure), route départementale n° 138, de Bordeaux à Rouen conformément aux dispositions du projet présenté par les ingénieurs.

2° La dépense, évaluée à 98500 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la reconstruction des grands ponts par le budget extraordinaire du ministère des travaux publics.

(N° 3105)

[17 juillet 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Élargissement de la rivière de l'Aubois, entre l'écluse des Oudins et le domaine de Berthun, dans les communes de Chantay et de Patinges (Cher).

Est déclaré d'utilité publique l'élargissement de la rivière de l'Aubois, entre l'écluse des Oudins et le domaine de Berthun, dans les communes de Chantay et de Patinges (Cher), conformément au projet dressé par les ingénieurs des ponts et chaussées, en date des 30 mai-5 juin 1867.

En conséquence, la commune de Chantay est autorisée à acquérir, soit par la voie amiable, soit par celle de l'expropriation, les terrains nécessaires à l'exécution de ce travail.

(N° 3106)

[17 juillet 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la route impériale n° 39, de Montreuil-sur-Mer à Mézières, dans la côte dite de Mont-à-Flos (Pas-de-Calais).

1° Il sera procédé à la rectification de la route impériale n° 39, de Montreuil-sur-Mer à Mézières, dans la côte dite de Mont-à-Flos (Pas-de-Calais), suivant la direction générale figurée par un trait rouge plein sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette entreprise sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 13000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes impériales par le budget extraordinaire du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ladite rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3107)

[17 juillet 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la route départementale du Gard n° 20, d'Alais à Saint-André-de-Valborgne, entre l'ancienne route départementale n° 2 et le sommet de la côte du pont Gisquet, aux abords d'Alais.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale du Gard n° 20, d'Alais à Saint-André-de-Valborgne, entre l'ancienne route départementale n° 2 et le som-

met de la côte du pont Gisquet, aux abords d'Alais, suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3108)

[17 juillet 1869.]

Déclaration d'utilité publique.—Amélioration du canal de Briare, dans les départements de l'Yonne et du Loiret.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'amélioration du canal de Briare, dans les départements de l'Yonne et du Loiret, conformément aux dispositions de l'avant-projet et à l'avis, en date du 11 janvier 1869, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

L'administration est, en conséquence, autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité pnblique.

3° La dépense, évaluée à 2500000 francs, sera imputée sur le budget extraordinaire du département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.



(N° 3109)

[17 juillet 1869.]

Déclaration d'utilité publique.— Amélioration du canal d'Orléans, dans le département du Loiret.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'amélioration du canal d'Orléans, dans le département du Loiret, conformément aux dispositions de l'avant-projet et à l'avis, en date du 11 janvier 1869, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

L'administration est, en conséquence, autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 1 700 000 francs, sera imputée sur le budget extraordinaire du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

(N° 3110)

[17 juillet 1869.]

Déclaration d'utilité publique.— Amélioration du canal du Loing, dans les départements de Seine-et-Marne et de l'Yonne.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'amélioration du canal du Loing, dans les départements de Seine-et-Marne et de l'Yonne, conformément aux dispositions de l'avant-projet et à l'avis, en date du 26 avril 1869, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

L'administration est, en conséquence, autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces

travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 1 300 000 francs, sera imputée sur le budget extraordinaire du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics (Amélioration des canaux).

(N° 3111)

[29 juillet 1869.]

Exercice 1868. — *Décret impérial qui autorise deux virements de crédits aux budgets ordinaire et extraordinaire du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, exercice* 1868.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'État au département des travaux publics et au département de l'agriculture et du commerce;

Vu les lois du 31 juillet 1867, portant fixation des budgets ordinaire et extraordinaire de l'exercice 1868;

Vu notre décret du 27 novembre 1867, qui a réparti, par chapitres, les crédits ouverts par les lois ci-dessus visées du 31 juillet 1867;

Vu l'article 12, quatrième paragraphe, du sénatus-consulte du 25 décembre 1852;

Vu l'article 2 du sénatus-consulte du 31 décembre 1861;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 19 juillet 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Le crédit ouvert, pour l'exercice 1868, au chapitre XIV du budget ordinaire du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics (*Encouragements aux pêches maritimes*), est réduit d'une somme de 27 385 francs.

Les crédits ouverts, pour le même exercice, aux chapitres ci-après du même budget, sont augmentés, par virement du chapitre XX ci-dessus, d'une somme de 27 385 francs, ainsi qu'il suit :

CHAP. V. Personnel du corps des mines	9 385f
CHAP. XIX. Visite annuelle des pharmacies, etc.	18 000
Total	27 385

2. Les crédits ouverts, pour l'exercice 1868, au chapitre XX du budget extraordinaire du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics (*Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer*), sont réduits d'une somme de 29 355 francs.

Les crédits ouverts, pour le même exercice, aux chapitres ci-après dudit budget extraordinaire, sont augmentés, par virement du chapitre XX ci-dessus, d'une somme de 29 355 francs, ainsi qu'il suit :

CHAP. Ier. Établissement thermal d'Aix	11 355f
CHAP. IV. Lazaret de Villefranche	18 000
Total	29 355

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et de l'agriculture et du commerce, et au département des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3112)

[4 août 1869.]

Chemin de fer destiné à relier la fosse dite Saint-René *au garage que la compagnie des mines d'Aniche a établi à Déchy, sur la ligne de Douai à Valenciennes.*

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté par la compagnie des mines d'Aniche pour l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement destiné à relier la fosse dite *de Saint-René* au garage qu'elle a été autorisée à établir sur la ligne de Douai à Valenciennes pour desservir ses exploitations de Déchy;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département du Nord, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 25 avril 1868;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue avec les officiers du génie, et notamment l'adhésion donnée, le 5 juin 1868, à l'exécution des travaux par le colonel directeur des fortifications à Lille, conformément à l'article 18 du décret du 16 août 1853;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 19 octobre 1868;

Vu le cahier des charges arrêté par notre ministre des travaux publics, le 4 août 1869;

Vu le certificat constatant le versement à la caisse des dépôts et consignations d'une somme de 2 000 francs, à titre de cautionnement;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4);

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la fosse dite *Saint-René* au garage que la compagnie des mines d'Aniche a établi à Déchy, sur la ligne de Douai à Valenciennes.

2. Ladite compagnie est autorisée à établir cet embranchement, et ce, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté, le 4 août 1869, par notre ministre des travaux publics.

Ce cahier des charges restera annexé au présent décret.

3. L'embranchement concédé pourra, quant à présent, être exclusivement affecté aux transports des produits des mines d'Aniche, et la compagnie jouira du bénéfice des dispositions de l'article 62 du cahier des charges de la compagnie du Nord.

Le gouvernement se réserve la faculté d'exiger, après enquête, l'établissement soit d'un service public de marchandises, soit d'un service de voyageurs et de marchandises; dans ce cas, les dispositions prises pour cet objet audit cahier des charges recevront leur application.

4. Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

5. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.



2° CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. L'embranchement concédé partira de la voie qui fait communiquer le garage de Déchy avec le chemin de fer du Nord et aboutira à la fosse Saint-René.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois, à partir du décret de concession. Ils devront être terminés dans un délai de dix-huit mois, à partir de la date du décret, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai le chemin soit en exploitation dans toute son étendue.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure ; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit : l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble, comprenant pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne : 1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison ; au-dessous de ce profil on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essen-

tielles au projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art et les terrassements exécutés pour une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m.44 à 1m.45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast, une banquette de 0m.50 de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 160 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 10 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de mar-

chandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef à partir du sol de la route sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de 4m. 30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 4m.50. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m.80.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4m.50 au moins.

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4m.50, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m.80 au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de 4m.50.

13. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leurs niveau par le

chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45 degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières ; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 0m.03 par mètre pour les routes impériales ou départementales et 0m.05 pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies et 4m.50 sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m.80.

La hauteur et le debouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4m.50 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m.80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

L'administration fixera le poids des rails, sur la proposition de la compagnie.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Cette mesure ne sera pas exigée tant que l'exploitation se fera à l'aide de chevaux.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine seront à la charge de la compagnie.

25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation

avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

26. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

27. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché général pour l'ensemble du chemin de fer, soit à forfait, soit sur série de prix, est dans tous les cas formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administratien auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés; ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

31. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures des voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressort et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées ;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossiers. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures wagons, de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession pour le chemin mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt dix-neuf ans. Elle commencera à courir à partir de l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 ci-dessus.

36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Néanmoins la compagnie aura le droit de faire transporter ses produits sur le chemin, en acquittant seulement les frais de transport et sans supporter le droit de péage.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dependant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les

employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

37. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 2 000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

39. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette

seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

40. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV (*).

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

(*) Voir l'article 53.

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0.067	0.033	0.10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0.050	0.025	0.075
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0.037	0.018	0.055
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, a la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportes dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f.30.)	0.010	0.005	0.015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs	0.025	0.015	0.04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0.01	0.01	0.02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0.20	0.16	0.36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — OEufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0.09	0.07	0.16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigre. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux, ouvrés ou non. — Fontes moulées	0.08	0.06	0.14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0.06	0.04	0.10

	PRIX		
SUITE DU TARIF.	de péage.	de transport.	Totaux.
4e classe.— Houille.— Marne.—Cendres.— Fumiers — Engrais. —Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la reparation des routes. —Minerais de fer.— Cailloux et sables. .	fr.	fr.	fr.
Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.	0.05	0.03	0.08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs. . . .	0.03	0.02	0.05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0.025	0.015	0.04
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0.09	0.06	0.15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0.12	0.08	0.20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne trainant pas de convoi).	1.80	1.20	3.00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2.25	1.50	3.75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0.90	0.60	1.50
Tender de plus de 10 tonnes.	1.35	0.90	2.25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi, remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette à l'intérieur.	0.15	0.10	0.25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0.18	0.14	0.32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0.12	0.08	0.20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0.08	0.06	0.14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0.36	0.28	0.64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0.18	0.12	0.30
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express, dans une voiture spéciale sera soumis au tarif de.	0.60	0.40	1.00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ses transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 40 centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur d'Arras à 20 francs ou au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 7 centimes par tonne et par kilomètre.

43. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie ; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

46. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute une masse indivisible pesant plus de 3,000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plu de 5,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

48. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans

conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

49. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception ; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

50. La compagnie sera tenue de mettre les marchandises à la disposition du destinataire dans les vingt-quatre heures qui suivront leur enregistrement à la gare de départ.

L'administration supérieure déterminera par des règlements spéciaux les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de maganisage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

52. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 16 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le chemin de fer.

53. Les dispositions du présent titre ne seront appliquées, en ce qui concerne soit le transport des marchandises, soit le transport des voyageurs, que dans le cas où le gouvernement aurait exigé de la compagnie, conformément au § 2 de l'article 2 du décret de concession, l'établissement d'un service public de marchandises ou de voyageurs.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

55. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

56. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

57. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires, par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu, aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

58. Les dispositions des articles 54, 55, 56 et 57 ci-dessus ne seront appliquées que dans le cas où le gouvernement exigerait de la compagnie, conformément au § 2 de l'article 2 du décret de concession, l'établissement d'un service public de voyageurs.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

59. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

60. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

61. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier de charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100 ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le gouvernement.

62. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

63. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

64. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

65. Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

66. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse du trésor public une somme de 150 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

67. Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, le concessionnaire déposera au trésor public une somme de 2000 francs, en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

68. La compagnie devra faire élection de domicile à Lille.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Nord.

69. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au conseil d'État.

70. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe de 1 franc.

Arrêté à Paris, le 4 août 1869.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : E. GRESSIER.

(N° 3113)

PERSONNEL.

Décembre 1869 et Janvier 1870.

INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 22 décembre. — M. Thiollière (Jacques-Louis), ingénieur en chef de 1re classe, admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite, est nommé officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur.

Décret du 25 décembre. — M. Bidermann (James-Irénée), ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur.



2° NOMINATIONS ET PROMOTIONS.

Décret du 8 décembre.—M. Bergis (Pierre), ingénieur en chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite par décret de ce jour, prendra le titre d'inspecteur général honoraire.

Décret du 18 décembre. — M. Ducos, inspecteur général de 2e classe, chargé de l'inspection générale des travaux civils de l'Algérie, est nommé inspecteur général de 1re classe.

Décret du 25 décembre. — M. Alphand, ingénieur en chef de 1re classe, est nommé inspecteur général de 2e classe.

24 décembre. — Est porté à 8 000 francs le traitement des ingénieurs en chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM. Duméril.
De Saint-Claire.
Aynard.
De Mardigny.

MM. Cambuzat.
Pairier.
Chatoney.
Duverger.

Idem. — Sont élevés à la première classe les ingénieurs en chef de 2e classe dont les noms suivent :

MM. Doré.
Bancelin.
Vicart.
Conte Granchamps.
Evrard.
Delaître.
Allard (Emile).
Monnet.
Gosselin.
Aribaut.

MM. Raoulx.
Schlœsing.
Lacroix.
Boulangé.
Francfort.
Chabas.
Krantz.
Chambrelent.
Hérard.

Décret du 22 décembre. — Sont élevés au grade d'ingénieur en chef de 2e classe les ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent :

MM. Billaudel.
Hoslin.
Maire.
De Tournadre.
Paqueron.
Perronne.
Abrial.
Asselin.
Savarin.
Viller.
Vernis.
Fremaux.
Regnier-Vigouroux.

MM. Coutant.
Lermoyez.
Duponchel.
Martin de Beaucé.
Malézieux.
Bresse.
Guillemain.
Bertin (Auguste).
Darcel.
Bernard (Emile).
Leferme.
Plocq.
Jacqmin.

24 décembre. — Sont élevés à la 1re classe les ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent :

MM. Boura.
Dellon.
Jundt.
Reboul.
Cadot.
Bellom (Armand).
Dusauzey.
Drouets.
Regnauld.
Fargue.
Potel.
Olry de Labry.
Bouvier.
Gros de Perrodil.

MM. Savin.
Ricour.
Lemoyne (Félix).
Couche (Edouard).
Collignon.
Humblot.
Doniol.
Carlier.
Rousseau (Ernest).
Boulé.
Durand Claye (Léon).
Fenoux.
Montgolfier.

Idem. — Sont élevés à la 2e classe les ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent :

MM. Massé.
Boyeldieu.
Pasqueau.
Legras.
Lasne.
Vainet.
Dubois.
Mancel.
Gautié.

MM. Bauër.
Schérer (Louis).
De Saint-Laurent.
Krafft.
Bonnafous.
Gruson.
Revol.
Pocher.

3° DÉCISIONS DIVERSES.

27 *novembre.* — Le service hydraulique du département de l'Eure, actuellement confié à un ingénieur ordinaire spécial, sera réparti entre les ingénieurs du service ordinaire.

9 *décembre.* — M. Lecourt, ingénieur ordinaire, attaché aux études définitives du chemin de fer de Clermont à Tulle, sera attaché en outre, au service ordinaire du département de la Corrèze, et chargé de l'arrondissement d'Ussel.

10 *décembre* — M. Salles, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de l'Aveyron, et du contrôle des travaux d'une section du chemin de fer de Rodez à Montpellier, sera chargé du service ordinaire du département de la Haute-Garonne, en remplacement de M. Bergis, admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

13 *décembre.*— Le service du contrôle des travaux des chemins de fer de Bar-sur-Seine à Châtillon, et de Vassy à Saint-Dizier, sera supprimé à dater du 16 décembre.

17 *décembre.* — M. Viller, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement chargé dans le département de la Meurthe, du service de l'arrondissement de l'Ouest, sera chargé du service d'études et de construction du chemin de fer de Carcassonne à Quillan.

Il remplira, pour ce service, les fonctions d'ingénieur en chef.

20 *décembre.* — M. Gayant, inspecteur général de 1re classe,

vice-président du conseil général des ponts et chaussées pendant la session de 1869, est continué dans ses fonctions pour la session de 1870.

24 *décembre.* — M. Plessier, ingénieur ordinaire chargé du service de l'arrondissement de Semur (Côte-d'Or), et chargé des études de la ligne de Montbard à Saulieu, et de la partie de la ligne d'Avallon à Autun, comprise entre Saulieu et Autun, sera attaché, en outre, au contrôle des travaux de la ligne de Cravant aux Laumes, pour la section d'Avallon aux Laumes.

27 *décembre.* — Le service du 1er arrondissement du contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Midi, confié à M. l'ingénieur Dusauzey, comprendra, indépendamment de la ligne de Carmaux à Albi, dont cet ingénieur est déjà chargé, la ligne de Castres à Albi, récemment ouverte, et les sections de Castres à Mazamet et de Revel à Castres, qui faisaient partie du 3e arrondissement.

28 *décembre.* — M. Ferrand, ingénieur en chef, chargé des études définitives du chemin de fer de Clermont-Ferrand à Tulle, etc., sera chargé du service spécial de la Saône, à la résidence de Lyon, en remplacement de M. Thiollière, admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

28 *décembre.* — M. Doutres, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Corrèze, sera chargé du service ordinaire du département de l'Aveyron, des travaux du chemin de fer de Milhau à Rodez, et du contrôle des travaux de la section du chemin de fer de Rodez à Montpellier comprise entre Milhau et la ligne d'Agde à Lodève, avec raccordement sur le chemin de fer de Graissessac à Béziers, en remplacement de M. Salles, appelé à un autre service.

28 *décembre.* — M. Vigouroux, ingénieur ordinaire, nommé ingénieur en chef par décret du 22 décembre, sera chargé du service ordinaire du département de la Corrèze, en remplacement de M. Doutres.

Idem. — M. Montgolfier, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Étienne et attaché au contrôle de la ligne d'Arvant à Saint-Étienne, sera attaché, en outre, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Lagrange, au contrôle des travaux du chemin de fer de Lyon à Montbrison.

30 *décembre.* — M. Regnard, ingénieur en chef des ponts et chaussées, actuellement en congé, sera chargé du contrôle des études et travaux du chemin de fer d'Amiens à Dijon, partie comprise entre Amiens et Romilly.

Il résidera à Château-Thierry.

Idem. — M. Laborie, ingénieur en chef du département de la Côte-d'Or, sera chargé ;

1° Du contrôle des travaux de chemin de fer d'Amiens à Dijon,

partie comprise entre Châtillon et Dijon et des études comparatives qui seraient prescrites pour le tracé de cette section.

2° De l'étude de la ligne de Châtillon à Besançon, depuis un point déterminé sur la ligne précitée jusqu'au cours de la Saône en un point à fixer d'accord avec l'ingénieur en chef chargé de l'étude de la ligne de la Saône à Besançon.

30 *décembre.* — M. Vernis, ingénieur en chef, chargé des études du chemin de fer de Dijon à la frontière suisse, sera chargé, en outre, de l'étude d'un chemin de fer de la Saône à Besançon.

M. Lyautey, ingénieur en chef, chargé d'un service de contrôle de travaux de chemin de fer à la résidence de Dijon, sera chargé, en outre, de l'étude d'un chemin de fer de Dijon à Lons-le-Saulnier.

4° RETRAITES.

Décret du 8 *décembre.* — M. Bergis (Pierre), ingénieur en chef de 1re classe, né à Montauban, le 3 juillet 1808, est admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

Décret du 22 *décembre.* — M. Thiollière (Jacques-Louis), ingénieur en chef de 1re classe, né le 25 juin 1815, est admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

CONDUCTEURS.

1° DÉCISIONS DIVERSES.

3 *décembre.* — Est acceptée la démission de M. Boursier, conducteur auxiliaire des ponts et chaussées, attaché à la navigation du Rhône, dans le département des Bouches-du-Rhône.

Idem. — M. Guilhermet, conducteur auxiliaire, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service de la navigation du Rhône, dans le département des Bouches-du-Rhône.

6 *décembre.* — M. Renou, conducteur auxiliaire, attaché au service ordinaire du département de la Corse, passe au service ordinaire du département du Calvados.

7 *décembre.* — M. Toppin (Athanase), conducteur de 4e classe, en congé illimité est remis en activité ; il sera attaché au service ordinaire des Basses-Alpes.

Idem. — M. Geffroy, conducteur auxiliaire au service des ports maritimes du département du Finistère, passe au service ordinaire du département de la Vendée.

11 *décembre.* — M. Dumas (Casimir), conducteur de 3e classe au service de l'Algérie, est mis sur sa demande en congé illimité.

13 *décembre.* — M. Pauwels (Frédéric-Louis-Gustave), attaché



au service du port de Dunkerque (Nord), est mis à la disposition de M. le maire de cette ville pour être attaché au service municipal, et sera considéré comme étant en service détaché.

14 *décembre.* — M. Pouey (Jean-Pierre), conducteur auxiliaire au service de l'administration centrale, est nommé conducteur de 4e classe. Il sera attaché au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

15 *décembre.* — M. Souillac (Étienne), conducteur auxiliaire au service ordinaire du département des Landes, passe au service de la construction du chemin de fer de Libourne à Bergerac.

17 *décembre.*— M. Salsas, conducteur auxiliaire attaché au service du canal de Nantes à Brest dans le Morbihan, passe au service de la navigation de la Dordogne.

Idem. — M. Philip, conducteur auxiliaire attaché au service ordinaire du département de l'Hérault, passe au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône.

22 *décembre.*— M. Nicolas, conducteur de 3e classe, attaché à la navigation du Rhône dans le département de l'Ain, sera employé au même service dans le département du Rhône (emploi créé).

23 *décembre.* — M. Perdreau, conducteur de 4e classe, attaché dans le département des Deux-Sèvres, aux études du chemin de fer de Poitiers à Bressuire et de Niort à Ruffec, sera attaché au service de la navigation de la Dordogne, dans le département de la Gironde.

24 *décembre.* — M. Drizard, conducteur auxiliaire attaché au service ordinaire du département de la Savoie, sera employé au service ordinaire du département de la Lozère.

2° RETRAITES.

	Dates d'exécution.
M. Brisson, conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Marne.	1er avril 1870.
M. Péchoux, conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire des Bouches-du-Rhône.	1er janvier 1870.
M. Soczinski, conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire de Saône-et-Loire. .	1er janvier 1870.

3e DÉCÈS.

	Dates des décès.
M. Archambault, conducteur auxiliaire, dans le département d'Indre-et-Loire.	1er décembre 1869.
M. Jacob, conducteur de 3e classe dans le département du Finistère.	novembre 1869.
M. Blondel, conducteur attaché au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Lyon.	11 décembre 1869.

(N° 3114)

[11 mars 1869.]

Voirie urbaine. — Trottoirs. — Loi du 7 juin 1845. — (Sieurs Bertin et consorts contre la ville de Montpellier.) — *Lorsqu'il est établi par l'instruction que des travaux exécutés par une ville sur un boulevard et dont les propriétaires riverains doivent, d'après la loi du 7 juin 1845, supporter en partie les frais, n'avaient pas pour objet d'établir, pour la première fois, des trottoirs sur cette voie publique; qu'antérieurement, la ville avait fait établir au devant des propriétés des réclamants des trottoirs pavés et garnis de bordures en pierre de taille, avec le concours des propriétaires riverains; si enfin la ville ne se prévaut pas d'anciens usages d'après lesquels les propriétaires devraient contribuer aux travaux d'entretien des trottoirs, c'est à tort que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture a rejeté la demande des riverains en décharge de la taxe à laquelle ils ont été imposés pour la réfection des trottoirs* (*).

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour les sieurs Jules Bertin et autres, propriétaires à Montpellier, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 9 janvier 1867, par lequel le conseil de préfecture de l'Hérault a rejeté leur demande en décharge de la part contributive à laquelle ils ont été imposés dans la dépense de réfection des trottoirs existant au-devant de leurs immeubles sur le boulevard du Peyrou ;

Ce faisant, attendu que les travaux exécutés devant leurs propriétés étaient des travaux de reconstruction et non de premier établissement ; que, dès lors, ils ne pouvaient être tenus, aux termes de la loi du 7 juin 1845, de contribuer à la dépense; que, d'ailleurs, la ville de Montpellier a pris à sa charge une part de la dépense moindre que celle qui était imposée par ladite loi ;

(*) Voir, dans un sens analogue, l'arrêt du 9 avril 1868. — Ville d'Alençon (Annales 1869, page 102), et la note placée au bas de l'arrêt.

Leur accorder décharge ou, tout au moins, réduction des taxes auxquelles ils ont été imposés ; subsidiairement, ordonner qu'il sera procédé à une expertise ou à une enquête à l'effet de constater l'existence de trottoirs au-devant de leurs propriétés avant l'exécution des ouvrages actuels ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Montpellier, tendant au maintien de l'arrêté attaqué et à la condamnation des requérants aux dépens, attendu que les exhaussements qui existaient avant l'établissement des trottoirs actuels devant les propriétés des requérants n'avaient pas le caractère de trottoirs, et attendu, en outre, que les propriétaires n'ayant pas eu à supporter la moitié de la dépense, ne sauraient attaquer la convention en vertu de laquelle le département de l'Hérault a pris à sa charge une partie de la dépense qui devait être supportée par la ville de Montpellier ;

Vu les observations présentées par notre ministre de l'intérieur ;

Vu le décret du 9 juillet 1848, par lequel le président du conseil des ministres chargé du pouvoir exécutif, sur la demande du conseil municipal de la ville de Montpellier, déclare d'utilité publique l'établissement de trottoirs sur les rues et places qu'il désigne, notamment sur le boulevard du Peyrou ;

Vu la loi du 11 frimaire an VII, article 4, et l'avis du conseil d'État du 25 mars 1807 ;

Vu la loi du 18 juillet 1837, article 44 ; la loi du 25 juin 1841, article 28, et la loi du 7 juin 1845 ;

Sur la demande d'enquête :

Considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement ;

Au fond :

Considérant que la loi du 7 juin 1845 n'autorise à répartir entre les communes et les propriétaires riverains, la dépense de construction des trottoirs, que dans le cas de premier établissement, à moins qu'il n'existe un ancien usage qui permette d'étendre l'obligation des riverains aux frais d'entretien ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés en 1864 par la ville de Montpellier, sur le boulevard du Peyrou et aux frais desquels les sieurs Bertin, Sabatier-Rey-Gaillard, Mazet, Brun, Cellier et la dame Cambon-Cazolès ont été appelés à contribuer, n'avaient pas pour objet d'établir, pour la première fois, des trottoirs sur cette voie publique ; qu'antérieurement la ville avait fait établir au devant des propriétés des requérants, des

trottoirs pavés et garnis de bordures en pierre de taille, avec le concours des propriétaires riverains; que la ville de Montpellier ne se prévaut pas de l'existence d'anciens usages, d'après lesquels les propriétaires devraient contribuer aux travaux d'entretien des trottoirs dans ladite ville; que, dans ces circonstances, les requérants sont fondés à demander décharge des sommes qui leur ont été imposées à titre de contribution, aux frais de construction des trottoirs établis par la ville, en 1864, sur le boulevard du Peyrou;... (Arrêté annulé. Décharge.)

(N° 3115)

[11 mars 1869.]

Voirie urbaine.— Alignements.— Absence de plan général.— Pouvoirs des maires et des préfets. — (Sieur Pomayrol contre la commune d'Estagel.) — *En l'absence d'un plan général d'alignements, régulier et obligatoire, un maire ne peut pas décider que les murs d'une maison devront être immédiatement démolis, par le motif que l'espace compris entre ces murs fait partie de la voie publique.—Le maire ne peut que poursuivre le propriétaire devant l'autorité compétente, s'il a fait exécuter, sans autorisation, des travaux aux murs de sa maison, qui longent la voie publique, et le faire condamner à l'amende et, au besoin, à la suppression des travaux indûment exécutés* (*).

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Pomayrol, propriétaire, demeurant à Estagel, tendant à ce qu'il nous plaise: annuler, pour excès de pouvoirs, 1° un arrêté du 1er février 1867, par lequel le maire d'Estagel déclare que les murs est et ouest de la maison Pomayrol devront complétement disparaître, tout l'espace compris entre ces deux murs faisant partie de la voie publique, ledit arrêté pris en exécution du plan général d'alignement de la commune d'Estagel, approuvé par le préfet le 2 août 1858; 2° un arrêté du

(*) Voir, dans le même sens, l'arrêt du 5 avril 1862, Lebrun (Annales, 1862, tome II, 4e série, page 625).

19 février 1867, par lequel le préfet des Pyrénées-Orientales a rejeté le recours du sieur Pomayrol contre ledit arrêté ;

Attendu que le plan général de 1858 n'a pas été publié dans la commune ; qu'il n'y a jamais été exécuté ; que ce fait a été reconnu par plusieurs décisions judiciaires intervenues sur la poursuite dont le requérant a été l'objet pour avoir exécuté sans autorisation divers travaux à sa maison ; que, dès lors, en l'absence d'un plan général d'alignements régulier, il ne pouvait appartenir ni au maire ni au préfet, procédant par voie d'alignement partiel, d'empiéter sur la propriété privée pour en adjoindre une portion à la voie publique ;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur, par lesquelles notre dit ministre émet l'avis que les arrêtés attaqués soient annulés ;

Vu le mémoire en intervention et en défense présenté pour la commune d'Estagel, tendant à ce que la requête soit rejetée et le requérant condamné aux dépens ; attendu que le plan général de 1858 a été approuvé par le préfet après l'accomplissement de toutes les formalités légales et dans l'exercice des pouvoirs qui lui appartiennent ; qu'en vertu de ce plan, la maison Pomayrol était retranchable ; que, dès lors, le maire et le préfet ont agi dans la limite de leurs pouvoirs en déclarant ladite maison sujette à retranchement ;

Vu le jugement du tribunal de simple police du canton de Latour du 6 février 1864, rendu sur la contravention imputée au sieur Pomayrol pour avoir exécuté différents travaux à sa maison ;

Vu le jugement du tribunal de Perpignan du 28 mai 1864, qui infirme le précédent jugement ;

Vu l'arrêt de la cour de cassation, chambre criminelle, du 17 février 1865, qui casse le jugement du tribunal de Perpignan et renvoie la cause devant le tribunal de Montpellier ;

Vu le jugement du tribunal de Montpellier du 27 décembre 1865 ;

Vu l'arrêt de la cour de cassation du 15 décembre 1866, qui casse le jugement susvisé du tribunal de Montpellier et renvoie la cause devant le tribunal de Marseille ;

Vu le plan des lieux ;

Vu l'édit de 1607 ; la loi des 7-14 octobre 1790 ; la loi du 16 septembre 1807 ; le décret du 25 mars 1853 ;

Sur la demande en intervention de la commune d'Estagel :

Considérant que la commune d'Estagel a intérêt au maintien des arrêtés attaqués ; que, dès lors, il y a lieu de la recevoir intervenante dans l'instance ;

Au fond :

Considérant, d'une part, qu'il est établi que, s'il a été dressé en 1858 un plan général pour servir aux alignements dans la communes d'Estagel, ce plan n'a jamais eu un caractère obligatoire;

Considérant, d'autre part, que si le sieur Pomayrol, à la suite de la démolition d'une maison placée en avant de celle dont il est propriétaire sur la place Arago, a fait exécuter, sans autorisation, des travaux aux murs est et ouest de ladite maison, l'administration municipale n'avait que le droit de poursuivre le sieur Pomayrol devant l'autorité compétente, à l'effet de le faire condamner à l'amende et, au besoin, à la suppression des travaux indûment exécutés; mais que le maire n'a pu, sans excès de pouvoirs, suppléer à l'absence d'un plan général régulier et obligatoire, et décider que les murs de la maison du sieur Pomayrol devraient immédiatement disparaître, tout l'espace compris entre ces murs devant être réuni à la voie publique; que, dès lors, le sieur Pomayrol est fondé à demander l'annulation pour excès de pouvoirs de l'arrêté du maire d'Estagel, en date du 1er février 1867, et de la décision du préfet du département des Pyrénées-Orientales, en date du 19 février 1867, qui a confirmé ledit arrêté;

Art. 1er. L'intervention de la commune d'Estagel est admise.

2. Les arrêtés du maire d'Estagel, en date du 1er février 1867, et du préfet du département des Pyrénées-Orientales, en date du 19 février suivant, sont annulés pour excès de pouvoirs.

3. La commune d'Estagel est condamnée aux frais de timbre occasionnés par son intervention.

(N° 3116)

[11 mars 1869.]

Entrepreneurs. — Décompte. — Expertise sur de nouvelles bases. — Honoraires d'expert. — (Sieur Bricout contre la commune de Saint-Just et Vaquières.) — *Aucune disposition de loi n'interdit au conseil de préfecture de modifier, dans le cours de l'instruction, les bases d'une expertise précédemment ordonnée. — Une commune n'a pas qualité pour réclamer, au nom d'un expert, par voie de recours incident, les honoraires que le conseil de préfecture a refusé de lui allouer pour ses opérations.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Bricout, entrepreneur des travaux de construction de l'église de la commune de Saint-Just et Vaquières, tendant à ce qu'il nous plaise: annuler deux arrêtés des 28 octobre 1864 et 26 octobre 1866, par lesquels le conseil de préfecture du Gard a ordonné une expertise, à l'effet de procéder à la révision générale des travaux par lui exécutés, et a fixé le solde restant à payer de son entreprise, à la somme de 1811f.23, au lieu de 5884 francs portée au décompte de l'architecte directeur des travaux;

Ce faisant, attendu, d'une part, que l'arrêté du 28 octobre 1864, en ordonnant une expertise sur des bases différentes de celles posées dans les arrêtés antérieurs des 31 octobre 1862 et 3 août 1863, a porté atteinte aux droits qui résultaient pour l'entrepreneur desdits arrêtés; attendu, d'autre part, que l'arrêté du 26 octobre 1866, en adoptant les conclusions de l'expertise, sans examiner les observations présentées par le requérant, a réduit sa demande d'une manière excessive, sans donner aucun motif à l'appui de cette réduction, annuler les deux arrêtés attaqués;

Condamner la commune de Saint-Just et Vaquières au payement d'une somme de 5884 francs, avec intérêts tels que de droit, et aux dépens;

Vu le mémoire présenté pour la commune de Saint-Just et Vaquières, tendant, d'une part, au rejet de la requête du sieur Bricout, par les motifs :

En ce qui touche le premier arrêté, que cet arrêté a été rendu sur le consentement formel de l'entrepreneur, et par lui pleinement exécuté; que, dès lors, il ne peut être fondé à invoquer des droits auxquels il a renoncé, pour en demander aujourd'hui l'annulation.

En ce qui touche le second arrêté, que cet arrêté a été précédé d'une expertise régulière et complète ; que, dès lors, en présence de l'accord parfait des experts sur tous les points, c'est avec raison que le conseil de préfecture, adoptant les conclusions de l'expertise, a fait subir à l'entrepreneur une réduction qui a été démontrée pleinement justifiée par les avaries et les malfaçons de l'ouvrage;

Tendant, d'autre part, et par voie de recours incident, à ce qu'il nous plaise : annulant la disposition de l'arrêté du 26 octobre 1866, qui partage entre les parties, les frais de l'expertise ; mettre à la charge du sieur Bricout la totalité de ces frais; ensemble accorder à l'expert Cazal, pour une première expertise qu'il a effectuée le 26 mai 1863, des honoraires que ledit arrêté a refusé de lui allouer;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807, et celle du 18 juillet 1837;

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture aurait excédé ses pouvoirs en ordonnant, par son arrêté du 28 octobre 1864, une expertise sur des bases différentes de celles posées dans un précédent arrêté :

Considérant qu'aucune disposition de loi n'interdit au conseil de préfecture de modifier, dans le cours de l'instruction, des bases d'une expertise précédemment ordonnée; que, dès lors, le conseil de préfecture du Gard se trouvant en présence de faits nouveaux qui s'étaient produits, a pu, par son arrêté du 28 octobre 1864, sans excéder ses pouvoirs, prescrire une expertise sur des bases différentes de celles posées dans des décisions antérieures; que, d'ailleurs, il résulte des termes mêmes de l'arrêté attaqué que ses dispositions ont été rendues du consentement formellement exprimé de l'entrepreneur, et que celui-ci les a exécutées sans protestations ni réserves, en désignant un expert, et en prenant part lui-même aux opérations de l'expertise;

Considérant que, dans ces circonstances, il y a lieu de rejeter sur ce point le recours du sieur Bricout;

Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté en date du 26 octobre 1866, en adoptant les conclusions de l'expertise, aurait fait subir à la demande du requérant une réduction excessive :

Considérant que, dans l'expertise, l'expert de la commune et celui de l'entrepreneur sont tombés d'accord sur tous les points, et que le sieur Bricout ne justifie pas que le conseil de préfecture, en adoptant les conclusions des experts, en fixant conformément à ces conclusions le solde restant dû des travaux de l'entreprise, ait fait une fausse appréciation des faits de l'affaire; que, dès lors, il y a lieu de décider que son recours sur ce point n'est pas fondé;

En ce qui touche le recours incident de la commune :

Sur les conclusions tendant à ce qu'il nous plaise mettre à la charge du sieur Bricout la totalité des frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est avec raison que le conseil de préfecture a partagé entre les parties les frais de l'expertise;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il nous plaise allouer des honoraires à l'expert Cozal pour ses opérations du 26 mai 1863 :

Considérant que la commune est sans qualité pour réclamer au nom dudit expert les honoraires que l'arrêté attaqué a refusé de lui allouer; que, dès lors, cette partie de son recours n'est pas recevable;

Art. 1er. La requête du sieur Bricout est rejetée.

2. Le recours incident de la commune de Saint-Just et Vacquières est rejeté.

3. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés pour les cinq sixièmes par l'entrepreneur et pour un sixième par la commune.

(N° 3117)

[11 mars 1869.]

Dommages. — Abaissement de la voie publique. — (Héritiers Demouchy contre la ville de Paris.) — *Appréciation des dommages causés à une propriété par l'abaissement de la voie publique.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour les héritiers Demouchy, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 30 avril 1867, par lequel le conseil de préfecture de la Seine n'aurait accordé aux héritiers Demouchy qu'une indemnité insuffisante de 89,000 francs, à raison des dommages qui seraient résultés pour eux de l'abaissement du sol des rues de Naples et Malesherbes, en face de l'immeuble que lesdits héritiers Demouchy possèdent à l'angle formé par la rencontre des deux rues précitées; aurait, à tort, mis un tiers des frais d'expertise et des dépens à la charge de ces propriétaires;

Ce faisant, attendu que l'immeuble des requérants, qui était autrefois sur un même plan horizontal avec le sol des rues de Naples et Malesherbes, se trouve actuellement en contrehaut de plus de 3 mètres, à l'une de ses extrémités, du sol de la rue de Naples; que pour réparer le dommage qui a ainsi été causé aux requérants, toutes les constructions élevées sur cet immeuble devront être démolies, puis reconstruites après que le sol de la propriété aura été abaissé au niveau de la rue de Naples, à l'endroit où une porte cochère donne accès de la propriété sur cette rue;

Attendu qu'après l'exécution de ces travaux, l'immeuble aura subi une diminution de valeur, et que ses accès seront moins faciles, par suite des pentes qui ont été données aux rues adjacentes; attendu qu'il doit être tenu compte aux requérants de la privation de jouissance de leur propriété; attendu enfin qu'aucune plus-

value n'aurait été procurée à cette propriété par les travaux de la ville de Paris;

Décider que la ville de Paris sera tenue de payer aux requérants une indemnité de 409 500 francs, savoir : 16 000 francs pour démolition du bâtiment principal; 15 000 francs pour les déblais à faire; 143 000 francs pour reconstruction du bâtiment principal; 35 000 francs pour démolition et reconstruction des autres bâtiments; 120 000 francs pour dépréciation de la valeur de l'immeuble après les réparations; 28 500 francs à raison de la difficulté d'accès résultant des pentes données aux rues adjacentes; 16 000 francs pour deux années de location perdues sur le bail du locataire actuel, et 36 000 francs pour le préjudice devant résulter de ce que le locataire actuel ne renouvellera pas son bail pour une nouvelle période de neuf années, comme on pouvait l'espérer; allouer aux requérants les intérêts de la somme précitée de 409 500 francs, à partir du jour où ces intérêts ont été demandés devant le conseil de préfecture; leur allouer également les intérêts des intérêts;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris, tendant au rejet de la requête ci-dessus visée avec dépens; attendu que l'indemnité de 89 000 francs, qui a été allouée par le conseil de préfecture, et qui se compose de 51 250 francs pour reprise en sous-œuvre du bâtiment principal et creusement de nouvelles caves, de 25 000 francs pour démolition et reconstruction des bâtiments annexes; de 8 120 francs pour déblai de la cour, à raison de 3f.50 par mètre cube de déblai, et de 4 000 francs pour le loyer de l'immeuble pendant six mois, temps jugé nécessaire pour l'exécution des travaux précités, serait suffisante;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu le mémoire en réplique, par lequel les héritiers Demouchy déclarent persister dans leurs précédentes conclusions, et, subsidiairement, concluent à ce qu'il nous plaise, condamner la ville de Paris à leur payer : 1° une indemnité de 278 424f.50, savoir : 85 216 francs pour la reprise en sous-œuvre du bâtiment principal; 31 372 francs pour la démolition et la reconstruction des autres bâtiments; 10 543f.50 pour les déblais de la cour; 1 300 francs pour frais divers; 120 000 francs pour dépréciation de la valeur de l'immeuble après les réparations; 20 000 francs à raison de la difficulté d'accès résultant des pentes données aux rues adjacentes, et 10 000 francs pour le loyer de l'immeuble pendant un an, temps qui serait nécessaire pour exécuter les travaux à faire dans cet immeuble; 2° une indemnité de 500 francs par mois à partir du

1er octobre 1868, date de la cessation de l'ancien bail de la propriété jusqu'à la date de notre présent décret, attendu que, depuis le 1er octobre 1868, au lieu d'être louée 8 000 francs par an, la propropriété n'est plus louée que par trimestre et sur le pied de 2 000 francs par an; 3° les intérêts et les intérêts des intérêts des sommes précitées; les requérants déclarant, en outre, conclure, dans tous les cas, à ce que les frais d'expertise mis à leur charge par l'arrêté attaqué et les dépens soient supportés par la ville de Paris;

Vu le procès-verbal d'expertise clos le 1er juin 1866, duquel il résulte que l'indemnité due aux héritiers Demouchy devrait être fixée, d'après l'expert de ces propriétaires, à la somme de 409 500 francs, sans déduction d'aucune plus-value; et, d'après l'expert de ladite ville de Paris, à la somme de 50 000 francs, également sans déduction d'aucune plus-value :

Vu les rapports de l'ingénieur en chef tiers-expert, des 25 juillet 1866 et 26 février 1867, desquels il résulterait que l'indemnité due aux héritiers Demouchy devrait être fixée à la somme de 101 000 fr., savoir : 85 000 francs pour travaux à faire dans la propriété, et 16 000 francs pour privation des loyers, pendant deux années restant encore à courir jusqu'au 1er octobre 1868, sur le bail du locataire actuel; mais que de cette somme de 101 000 francs, 15 000 francs devraient être déduits à raison de la plus-value devant résulter de l'addition d'un nouvel étage au bâtiment principal, de sorte que l'indemnité à payer devrait être fixée à la somme de 86 000 francs;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Vu l'article 1154 du Code Napoléon;

Considérant que l'indemnité de 89 000 francs, qui a été allouée par l'arrêté attaqué aux héritiers Demouchy à raison des dommages qui sont résultés pour eux des travaux de voirie exécutés par la ville de Paris en face de leur immeuble, se compose d'une somme de 4 000 francs représentant le loyer de l'immeuble pendant six mois, espace de temps jugé suffisant par le conseil de préfecture pour exécuter les travaux à effectuer dans l'immeuble par suite de l'état actuel des voies publiques adjacentes, et d'une autre somme de 85 000 francs allouée pour tous les autres dommages de toute nature qui ont été causés auxdits héritiers Demouchy;

Considérant, d'une part, qu'il est établi par l'instruction que, dans le cas où les héritiers Demouchy croiraient devoir exécuter les travaux prévus par l'arrêté attaqué, le temps qui s'écoulerait

entre le moment où ces travaux seraient commencés et le moment où l'immeuble serait de nouveau susceptible d'être habité, pourrait être évalué à une année entière; que, dès lors, la somme de 4 000 francs qui a été allouée par le conseil de préfecture pour privation de jouissance dudit immeuble pendant l'exécution des travaux qui y seraient faits, doit être portée à 8 000 francs; que, d'autre part, le loyer que les requérants percevaient pour la location de leur immeuble antérieurement au 1er octobre 1868, ayant dû être diminué à partir de cette époque, par suite de la situation actuelle de l'immeuble, lesdits requérants sont fondés à réclamer une indemnité à raison du dommage qui leur a été ainsi causé du 1er octobre 1868 jusqu'à la date du présent décret, et qu'il sera fait une équitable appréciation de cette indemnité en leur allouant de ce chef une somme de 2 000 francs;

Considérant, en ce qui touche l'indemnité due aux héritiers Demouchy pour tous les autres dommages de toute nature qui leur ont été causés, que ces propriétaires ne justifient pas que la somme de 85 000 francs qui leur a été allouée par l'arrêté attaqué soit insuffisante;

En ce qui touche les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts des sommes à eux dues ont été alloués par le conseil de préfecture aux héritiers Demouchy, à partir du 19 septembre 1865; qu'ainsi une année s'était écoulée depuis que ces intérêts leur étaient dus, lorsqu'à la date du 4 juillet 1867, ils ont demandé pour la première fois les intérêts de ces intérêts dans leur requête sommaire, et qu'une nouvelle année s'était encore écoulée lorsque, postérieurement à la date du 25 novembre 1868, ils ont renouvelé leur demande d'intérêts des intérêts dans leur mémoire en réplique; que, dès lors, par application des dispositions de l'article 1154 du code Napoléon, ils sont fondés à réclamer les intérêts d'une année d'intérêts à partir du 4 juillet 1867 et les intérêts d'une autre année d'intérêts à partir du 25 novembre 1868;

Art. 1er. L'indemnité due par la ville de Paris aux héritiers Demouchy est portée à la somme de 95 000 francs.

L'arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 30 avril 1867, est réformé en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède.

2. La ville de Paris payera aux héritiers Demouchy les intérêts d'une année d'intérêts de la somme précitée de 95 000 francs à partir du 4 juillet 1867, et les intérêts d'une seconde année d'intérêts de la même somme à partir du 25 novembre 1868.

3. Le surplus des conclusions des héritiers Demouchy est rejeté,

4. La ville de Paris est condamnée aux dépens.

(N° 3118)

[12 mars 1869.]

Voirie. — Construction sujette à reculement. — Responsabilité personnelle des entrepreneurs. — (Sieurs Jacquet et Leroux.) *Aux termes de l'édit de 1607, interprété par la déclaration du 10 avril 1783 et sanctionné par l'article 471 du code pénal, l'entrepreneur est, comme le propriétaire, responsable des travaux faits à une maison joignant la voie publique et sujette à reculement, si ces travaux ont eu lieu, soit sans autorisation préalable, soit en dehors des conditions prescrites par l'arrêté d'autorisation. — Il ne saurait d'ailleurs être relevé de la contravention sous le prétexte que ledit arrêté ne lui a pas été notifié, puisque la loi lui commande, avant de se mettre à l'œuvre, de s'assurer de l'existence de l'autorisation préalable* (*).

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Vu les articles 4 et 5 de l'édit du mois de décembre 1607, 3 de la déclaration du roi en date du 10 avril 1783, enregistrée au parlement le 8 juillet suivant, et 471, n° 5, du code pénal;

Attendu que Leroux, entrepreneur de maçonnerie, était poursuivi pour avoir exécuté sans autorisation des travaux confortatifs à une maison sujette à reculement et appartenant au sieur Jacquet, propriétaire;

Attendu que le jugement attaqué prononce le relaxe de l'inculpé Leroux, par le double motif : 1° qu'il ne serait justifié d'aucun règlement ou arrêté de l'autorité administrative ou municipale portant spécialement défense aux maçons et autres de prêter leur concours pour des travaux exécutés irrégulièrement à des propriétés ne se trouvant pas à l'alignement; 2° que l'arrêté du

(*) Cette responsabilité s'étend non-seulement aux architectes et aux entrepreneurs, mais encore aux ouvriers et artisans, « sans le concours desquels la contravention ne peut pas être commise... » (Voir l'arrêt du 13 juillet 1860. Annales, 1860, tome X, 3e série, page 819).

5 novembre 1868, qui détermine les travaux permis à Jacquet, propriétaire, ne serait pas obligatoire pour Leroux, auquel il n'a point été notifié;

Sur le premier point :

Attendu que la prohibition portée par l'édit de 1607, dans un intérêt public, est générale; qu'elle s'adresse non-seulement aux propriétaires riverains des voies publiques, mais encore à tous entrepreneurs qui exécutent sur lesdites voies publiques des travaux sans autorisation; que la déclaration du roi du 10 avril 1783 a interprété en ce sens les articles 4 et 5 de l'édit précité; que l'application de l'édit et de la déclaration s'étend à toute la France; que l'article 3 de la déclaration « fait expresses inhibitions et « défenses à tous propriétaires, architectes, entrepreneurs, ma- « çons, charpentiers et autres, d'entreprendre et encommencer « aucunes constructions ou réparations quelconques de murs de « face sur rue, sans avoir, au préalable, obtenu les permissions « nécessaires; »

Attendu que, dans l'espèce, le jugement attaqué a méconnu le caractère légal de ces dispositions législatives, dont la sanction pénale est dans l'article 471, n° 5, du code pénal, en jugeant que le fait imputé à Leroux ne pouvait être considéré comme constituant une contravention, en l'absence d'un règlement administratif ou d'un arrêté municipal spécialement applicable aux maçons ou entrepreneurs;

Sur le second point :

Attendu que de ce qu'il précède il résulte que l'entrepreneur qui a commencé des travaux quelconques à une propriété joignant la voie publique, sans s'assurer, au préalable, que ces travaux sont autorisés a, par cela même, enfreint les prohibitions contenues dans l'édit de 1607 et commis une contravention; qu'il ne saurait être relevé de cette contravention sous le prétexte que l'arrêté autorisant les travaux à faire par le propriétaire ne lui a pas été notifié, puisque la loi lui commande, avant de se mettre à l'œuvre, de s'assurer de l'existence de l'autorisation préalable;

Attendu, en conséquence, qu'à un double point de vue le jugement attaqué a violé, en ne les appliquant pas, les dispositions des articles 4 et 5 de l'édit du mois de décembre 1607 et de l'article 471, n° 5, du code pénal :

Par ces motifs, casse et annule, mais seulement au chef qui prononce le relaxe des poursuites au profit de Leroux, le jugement rendu par le tribunal de simple police du canton d'Argenteuil (Seine-et-Oise), le 18 décembre 1868; et, pour être statué

sur la poursuite dirigée contre ledit Leroux, RENVOIE la cause devant le tribunal de simple police de Saint-Germain-en-Laye;

Ordonne, etc.

(N° 3119)

[13 mars 1869.]

Voirie. — Construction joignant la voie publique. — Autorisation outre-passée.—(Sieur Lévêque.)— *Le propriétaire d'une maison joignant la voie publique, qui a été régulièrement autorisé à agrandir les ouvertures, recrépir la façade et élever la charpente, ne peut, sans dépasser l'autorisation, démolir la façade de sa maison depuis les fondements jusqu'au premier étage et reconstruire un mur nouveau en remplacement de l'ancien.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Vu l'édit de 1607, l'article 471, n° 15, du code pénal, et l'arrêté du maire de Saint-Junien du 2 avril 1868;

Attendu que, aux termes de l'édit de 1607, il ne peut être fait aucune réparation, quelle qu'elle soit, à des édifices sur ou joignant la voie publique, sans l'autorisation et l'alignement donnés par le grand voyer, aujourd'hui remplacé par le maire;

Attendu que Lévêque, propriétaire à Saint-Junien d'une maison sujette à reculement, voulant faire des travaux au mur de face de cette maison, en a obtenu, pour lui ou son vendeur, l'autorisation du maire de cette ville;

Que l'arrêté pris à cet effet porte que, les travaux en projet n'étant pas confortatifs, le propriétaire est autorisé: 1° à agrandir et à régulariser les ouvertures de ladite maison; 2° à en recrépir la façade, et 3° à en élever la charpente;

Attendu que, par procès-verbal en date du 14 octobre dernier, le commissaire de police constate que Lévêque, contrairement à l'autorisation qui lui avait été accordée, a démoli toute la façade de sa maison, depuis les fondements jusqu'au premier étage, et a reconstruit, malgré la défense de tout travail confortatif, un mur nouveau à la place de l'ancien;

Attendu que cette démolition et cette reconstruction du mur de façade n'étaient point autorisées par l'arrêté municipal ; qu'en faisant exécuter ces travaux, Lévêque a contrevenu audit arrêté ;

Que, cependant, le jugement attaqué l'a renvoyé des fins de la plainte, en se fondant sur ce motif, « que les changements qui ont été apportés dans l'agrandissement des ouvertures du rez-de-chaussée obligeaient le propriétaire à démolir le mur de façade sur toute sa largeur jusqu'au premier étage ; » en quoi ledit jugement a violé l'édit de 1607, l'arrêté du maire et l'article 471, n° 15, du code pénal,

Casse et annule le jugement rendu, le 24 octobre 1868, par le tribunal de simple police du canton de Saint-Junien ;

Et, pour être de nouveau statué conformément à la loi, renvoie la cause et les parties, en l'état où elles se trouvent, devant le tribunal de simple police du canton de Rochechouart ;

Ordonne, etc.

(N° 3120)

[18 mars 1869.]

Contravention.— Roulage.— Voiture non éclairée.— (Sieurs Onnin et Lausard.) — *Le voiturier, qui ne s'est pas rangé pour laisser la moitié de la chaussée en cas de rencontre, excipe à bon droit de la force majeure, s'il n'a pu connaître l'approche de l'autre voiture, qui n'était pas éclairée ou l'était d'une façon insuffisante.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION ; chambre criminelle.

La Cour,

Attendu que Onnin était inculpé de contravention à l'article 9 du décret du 10 août 1852, pour n'avoir pas laissé libre la moitié de la chaussée, à l'approche de la voiture appartenant à la veuve Ropert et conduite par le nommé Lefranc ;

Mais attendu qu'après une enquête régulière faite à l'audience, le juge de police a déclaré que les circonstances énoncées au procès-verbal, à la suite de renseignements recueillis par le rédacteur dudit procès-verbal, lequel n'avait rien constaté *de visu*,

étaient contredites par l'ensemble des faits résultant des dépositions des témoins; que, si Onnin ne s'était pas rangé à la droite et n'avait pas cédé la moitié de la chaussée, c'est parce qu'il n'avait pu connaître l'approche de la voiture de la veuve Ropert, laquelle n'était pas éclairée ou ne l'était que d'une manière insuffisante;

Attendu qu'en déduisant de ces constatations la conséquence que le choc imputé à Onnin a été le résultat d'une force à laquelle il n'a pu résister, et que, dans ces circonstances, il n'a commis ni délit ni contravention, le juge s'est livré à une appréciation de fait qui est souveraine et n'a violé aucune disposition de loi,

Rejette, etc.

(N° 3121)

[18 mars 1869.]

Entrepreneur. — Décompte. — Acceptation sans réserves. — Prétendue erreur matérielle. — (Sieur Chassarnoux.) *— Lorsque, après avoir demandé aux ingénieurs l'allocation de certaines sommes dans les décomptes de son entreprise, et avoir obtenu satisfaction sur l'un des chefs de sa demande, un entrepreneur a ensuite accepté ces décomptes sans aucune restriction ni réserve, il n'est pas fondé à réclamer de nouveau, devant le conseil de préfecture, le payement des sommes que les ingénieurs ont refusé d'admettre, en alléguant qu'il demande la réparation d'erreurs matérielles commises dans la rédaction des décomptes.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Chassarnoux, entrepreneur de travaux du district d'Oran et des travaux d'entretien de la route impériale d'Oran à Tlemcen, pendant les années 1863, 1864 et 1865, tendant à ce qu'il nous plaise: annuler un arrêté du 9 décembre 1867, par lequel le conseil de préfecture d'Oran a rejeté, comme non recevables, les réclamations qu'il avait présentées contre les décomptes de ses entreprises, par le motif que l'entrepreneur avait accepté sans réserve lesdits décomptes;

Ce faisant, attendu, en la forme, que lesdites réclamations étaient fondées sur des omissions ou des erreurs commises dans la rédac-

tion des décomptes; que, dès lors, l'entrepreneur était recevable à les produire, même après avoir accepté lesdits décomptes; et, au fond, que les divers chefs de la demande présentée par lui au conseil de préfecture sont suffisamment justifiés, condamner l'État à lui payer une somme de 11 229f.92, avec les intérêts, à partir de la demande; condamner, en outre, l'État aux dépens;

Vu les observations du ministre de la guerre, tendant au rejet de la requête, par le motif que la réclamation de l'entrepreneur tendait à obtenir le payement de certaines sommes que les ingénieurs avaient refusé de comprendre dans les décomptes de l'entreprise, et que l'entrepreneur ayant, après ce refus, accepté sans réserve lesdits décomptes, n'était pas recevable à présenter sa réclamation devant le conseil de préfecture; que, d'ailleurs, ses demandes étaient mal fondées;

Vu les décomptes des entreprises du sieur Chassarnoux, pour les années 1863, 1864 et 1865, lesdits décomptes acceptés par l'entrepreneur;

Vu la lettre du 2 janvier 1866, par laquelle l'ingénieur en chef des ponts et chaussées a fait connaître au sieur Chassarnoux la décision qu'il avait prise sur sa réclamation;

Vu les clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées, approuvées par le directeur général des ponts et chaussées, le 25 août 1833;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que, pour soutenir que le conseil de préfecture a rejeté, à tort, sa réclamation comme non recevable, le sieur Chassarnoux se fonde uniquement sur ce qu'elle avait pour objet des erreurs matérielles commises dans la rédaction des décomptes;

Conidérant qu'il résulte de l'instruction que, l'entrepreneur ayant demandé aux ingénieurs que certaines sommes qu'il prétendait lui être dues fussent comprises dans les décomptes de l'entreprise, une somme de 150 francs lui a été accordée sur l'un des chefs de demande et a été portée dans l'un de ces décomptes et que les autres chefs de la demande n'ont pas été admis; que, néanmoins, l'entrepreneur a ensuite accepté lesdits décomptes sans aucune restriction ni réserve; que sa réclamation devant le conseil de préfecture tendait à obtenir le payement des sommes que les ingénieurs avaient refusé de comprendre dans les décomptes; que, dans ces circonstances, il n'est pas fondé à prétendre que sa réclamation doit être considérée comme ayant pour objet d'obtenir la

réparation d'erreurs matérielles commises dans la rédaction des décomptes; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a déclaré sa demande non recevable. (Rejet.)

(N° 3122)

[18 mars 1869.]

Voirie urbaine. — Frais de viabilité. — Retard dans les travaux. — (Sieurs Berthémy et consorts contre la ville de Paris.) — *Des riverains d'une rue ne sont pas fondés à se prévaloir des retards survenus dans la mise en état de viabilité de cette rue, pour se refuser à remplir l'engagement pur et simple qu'ils ont contracté de contribuer à ces travaux.*

Napoléon, etc.,

Vu le recours présenté pour les sieurs Berthémy et autres, tendant à ce qu'il nous plaise: annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de la Seine, en date du 18 juin 1867, dans celles de ses dispositions par lesquelles ledit conseil de préfecture a rejeté la demande qu'ils avaient formée, à l'effet de se voir dégagés de l'obligation par eux souscrite, le 15 mars 1865, de contribuer, moyennant une subvention de 30 francs par mètre linéaire de façade, aux frais de mise en prompt état de viabilité de la rue de Patay, et de renoncer à toute indemnité pour déblais ou remblais;

Ce faisant, attendu que la ville était obligée, aux termes d'un contrat judiciaire, intervenu en 1855 devant le jury d'expropriation, de supporter seule les frais de mise en état de viabilité de ladite rue; que si, le 15 mars 1865, les propriétaires riverains ont consenti à contracter l'engagement onéreux ci-dessus relaté, ils ne l'ont fait que sous la condition et sur l'assurance donnée solennellement par l'ingénieur de la ville, en présence du maire et des adjoints, que les travaux de construction de la voie seraient terminés avant le 1er novembre de la même année;

Attendu que le 19 novembre 1867, lesdits travaux n'étaient pas encore achevés par suite de la négligence apportée par la ville à leur exécution;

Annuler l'arrêté dans ses dispositions attaquées, dire, en conséquence, que les riverains, dégagés des obligations par eux con-

tractées, seront placés à l'égard de la ville dans la situation où ils étaient antérieurement;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris, tendant à ce qu'il nous plaise : attendu que l'engagement souscrit par les requérants le 15 mars 1865, est pur et simple, et sans condition, ainsi qu'il résulte de ses termes clairs et formels; attendu, en fait, que la ville de Paris s'est imposé de grands efforts pour donner satisfaction aux riverains de la rue Patay, et que les retards qu'ils allèguent ont été causés par des modifications apportées au cours des travaux, pour en rendre l'exécution plus parfaite; que, dès lors, le recours ne saurait être fondé ni au point de vue du droit, ni au point de vue de l'équité, rejeter le recours;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur;

Vu les observations nouvelles présentées pour les sieurs Berthémy et consorts, desquelles il résulte que c'est seulement à la date du 8 août 1868, que les travaux ont été définitivement terminés, et la rue Patay ouverte à la circulation dans toute sa largeur;

Vu le procès-verbal de la réunion du 15 mars 1865;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 18 juillet 1837;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le 15 mars 1865, les sieurs Berthémy et consorts, propriétaires riverains de la rue Patay, ont déclaré contracter l'engagement pur et simple de contribuer à raison de 30 francs par mètre linéaire de façade aux frais de mise en état de viabilité de cette rue, et de renoncer à toute indemnité pour dommages provenant de déblais ou de remblais, et qu'ils ont seulement exprimé le vœu que la voie fût définitivement ouverte à la circulation dans un bref délai; que, dans ces circonstances, et même en admettant que l'ingénieur des travaux de la ville ait laissé espérer aux propriétaires intéressés que les travaux de mise en état de viabilité de la rue Patay seraient immédiatement commencés et poursuivis jusqu'à leur achèvement, les sieurs Berthémy et consorts ne sont pas fondés à se prévaloir des retards survenus dans l'exécution des travaux dont l'achèvement n'a eu lieu qu'en 1868, pour se refuser à remplir l'engagement pris par eux envers la ville de Paris;

Art. 1er. La requête des sieurs Berthémy et consorts est rejetée.

2. Les sieurs Berthémy et consorts sont condamnés aux dépens.

(N° 3123)

[18 mars 1869.]

Dommages. — Plus-value. — (Sieur Rogg contre la compagnie des chemins de fer de l'Est.) — *Appréciation de l'indemnité due à un propriétaire, par suite des travaux de raccordement d'une rue avec un viaduc sur rails aux abords d'une gare, compensation faite de la plus-value procurée à la propriété par les travaux.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Rogg, tendant à ce qu'il nous plaise: réformer un arrêté du conseil de préfecture du Haut-Rhin du 18 juillet 1866, en ce qu'il ne lui aurait accordé qu'une indemnité insuffisante à raison des dommages causés à sa propriété, sise à Mulhouse, rue de Bruebach, par les travaux exécutés par la compagnie des chemins de fer de l'Est, pour le raccordement de cette rue avec le pont sur rails, dit viaduc des Bonnes-Gens;

Ce faisant, et attendu qu'à raison de l'importance des dommages consistant dans la diminution des facilités d'accès à la voie publique, l'humidité causée à la propriété et le bris de la palissade de clôture, le conseil de préfecture, au lieu de fixer l'indemnité à 1 200 francs, eût dû la fixer à 23 800 francs; que c'est à tort qu'il a fait entrer en compensation partielle des dommages la plus-value qui serait résultée de l'établissement du pont sur rails; qu'en effet, il n'est résulté des travaux aucune plus-value pour la propriété du sieur Rogg, fixer le montant de ladite indemnité à 23800 francs;

Vu les observations présentées par notre ministre des travaux publics;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII (art. 4), et celle du 16 septembre 1807 (notamment l'art. 54);

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si les travaux exécutés par la compagnie des chemins de fer de l'Est pour la construction du viaduc sur rails dit des Bonnes-Gens, et le raccordement de la rue de Bruebach avec ce viaduc, ont causé des dommages à la propriété du sieur Rogg, ils lui ont, d'autre part, procuré une plus-value; que, dès lors, c'est avec raison que, par

application de l'article 54 de la loi du 16 septembre 1807, le conseil de préfecture a établi une compensation jusqu'à due concurrence entre les dommages et la plus-value, pour le règlement de l'indemnité;

Mais considérant qu'il résulte également de l'instruction et notamment de l'expertise que le chiffre de 1 200 francs auquel le conseil de préfecture a fixé le montant de l'indemnité due au sieur Rogg, déduction faite de la plus-value, est insuffisant, et que cette indemnité doit être portée à la somme de 2,000 francs;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant que le sieur Rogg a demandé les intérêts, pour la première fois, dans son mémoire enregistré, le 25 février 1867; que, dès lors, c'est à partir de ce jour que les intérêts doivent lui être alloués;

Art. 1er. L'indemnité de 1 200 francs que la compagnie des chemins de fer de l'Est a été condamnée à payer au sieur Rogg, par l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département du Haut-Rhin, en date du 18 juillet 1866, est portée à 2 000 francs.

2. Le sieur Rogg aura droit, à partir du 25 février 1867, aux intérêts de ladite somme de 2 000 francs.

3. La compagnie des chemins de fer de l'Est est condamnée aux dépens. (Rejet du surplus des conclusions du demandeur. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 3124)

[18 mars 1869.]

Rivières navigables.—Chemin de halage.—Ordonnance du 10 *juillet* 1835. — *Saône.* — (Sieur de Buyer.) — *Dès qu'il résulte de l'instruction que la Saône, devant la propriété du requérant, est navigable par trains et radeaux, le préfet a pu, en vertu de l'ordonnance des eaux et forêts d'août* 1669 *et de l'arrêt du conseil du* 24 *juin* 1777, *exiger dudit propriétaire qu'il livrât, pour le chemin de halage,* 9m,75 *de largeur le long de la rivière, quoique l'ordonnance du* 10 *juillet* 1835 *n'indique la navigabilité de la Saône qu'au-dessous de cette propriété.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur de Buyer, propriétaire du moulin de Scey-sur-Saône, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté rendu par déf ut le 5 avril 1867, maintenu sur opposition par un arrêté du 12 juillet suivant, par lequel le conseil de préfecture de la Haute Saône, statuant sur un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé, à la date du 17 octobre 1865, par le sieur Joly, conducteur des ponts et chaussées, en résidence à Saint-Albin, contre le requérant, pour avoir fait construire un mur sur le chemin de halage de la Saône au droit de sa propriété, située à Scey-sur-Saône, l'a condamné à la démolition du mur, à une amende de 50 francs et aux frais du procès-verbal;

Ce faisant, décharger le requérant des condamnations prononcées contre lui, attendu qu'il a été fait application de la servitude de halage à un terrain bordant une rivière non navigable, la Saône, suivant l'ordonnance du 10 juillet 1835, ainsi qu'en fait, n'étant navigable qu'à partir de Gray ;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant au rejet pur et simple du pourvoi, attendu qu'à Scey-sur-Saône, la Saône étant flottable en trains, il doit y être fait application de la servitude de halage; que, si l'administration laisse subsister sur le chemin de halage des constructions et des plantations, d'ailleurs fort anciennes, c'est par une pure tolérance dont le mur du sieur de Buyer ne pouvait être l'objet, par le motif qu'il avait été élevé à un endroit où l'existence d'un pertuis, en rendant le courant de la rivière plus rapide, nécessite une libre circulation pour la conduite des trains de bois; que, dans les circonstances de l'affaire, l'amende de 50 francs prononcée par le conseil de préfecture n'est pas exagérée ;

Vu l'ordonnance des eaux et forêts d'août 1669; l'arrêt du conseil du 24 juin 1777; la loi des 19-22 juillet 1791; la loi du 29 floréal an X; l'avis du conseil d'État, en date du 21 février 1822; l'ordonnance sur la pêche fluviale du 10 juillet 1835; la loi du 23 mars 1842;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé que le sieur Buyer a construit un mur sur le bord de la Saône à Scey-sur-Saône;

Considérant qu'il est établi par l'instruction que la Saône, à Scey-sur-Saône, est navigable par trains et radeaux ; que le préfet a pu, en vertu de l'ordonnance des eaux et forêts d'août 1669 et de l'arrêté du conseil du 24 juin 1777, exiger que le sieur de Buyer livrât, pour le chemin de halage, 9m.75 de largeur le long de ladite

rivière; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le requérant, comme ayant commis une contravention de grande voirie, à l'amende, à la démolition du mur et aux frais du procès-verbal;

Mais considérant qu'à raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de modérer l'amende encourue;

Art. 1er. L'amende de 50 francs à laquelle le sieur de Buyer a été condamné par le conseil de préfecture, est réduite à 25 francs. (Arrêtés réformés en ce qu'ils ont de contraire. Rejet du surplus des conclusions du demandeur.)

(N° 3125)

[25 mars 1869.]

Contravention. — Faits du locataire. — Construction de branchements particuliers d'égout. — Excès de pouvoir. —(Sieur Saupin.) —*C'est à bon droit que le juge de police exonère un propriétaire, habitant un autre quartier, de la responsabilité des faits de son locataire qui aurait fait couler sur la voie publique des eaux insalubres. — Le juge de police refuse avec raison toute force exécutoire à un simple arrêté municipal qui prescrit aux propriétaires riverains de la voie publique la construction de branchements particuliers d'égout, sans que la municipalité ait rempli les formalités requises pour l'application du décret-loi du 23 mars 1852.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Sur le moyen pris de la violation des articles 154 du Code d'instruction criminelle et 471, n° 6, du code pénal:

Attendu qu'il résulte des constatations du jugement dénoncé que, si des eaux de nature à produire des exhalaisons insalubres s'écoulaient de la cour de Saupin et se répandaient sur la voie publique, les eaux provenaient des écuries occupées par le locataire de la maison appartenant à Saupin, dont l'habitation personnelle est située dans un autre quartier de la ville de Redon;

Attendu que le procès-verbal, base de la poursuite, ne renferme pas d'énonciations contraires à ces déclarations de fait; que, par

suite, le juge de police a usé légalement du droit d'apprécier les résultats du débat, et qu'en décidant que la contravention relevée avait été commise par le locataire et n'était pas imputable à Saupin, il n'a ni méconnu la foi due au procès-verbal, ni violé l'article 471, n° 6, du code pénal;

En ce qui concerne la prétendue violation de l'arrêté municipal du 20 juillet 1868 et de l'article 471, n° 15, du code pénal :

Attendu que les articles 1er, 2, 3 et 4 de l'arrêté susvisé interdisent aux habitants de jeter ou laisser couler les eaux ménagères ou autres et même les eaux pluviales sur les rues pourvues d'égouts publics; qu'ils ordonnent aux propriétaires riverains de ces voies et à ceux dont les immeubles ne seraient pas distants de l'égout collecteur de plus de 10 mètres de construire sous la voie publique des égouts particuliers destinés à conduire les eaux pluviales ou autres dans l'égout général; que, d'après les dispositions de l'article 4, l'exécution du prolongement des égouts particuliers sur les propriétés voisines de la rue, en la forme et avec les dimensions indiquées, devait suivre immédiatement le travail opéré sous la voie publique;

Attendu que le maire de Redon, en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 3 de la loi des 16-24 août 1790, a légalement prescrit, par l'article 19 de ce même arrêté, aux propriétaires qui laissent écouler leurs eaux sur la voie publique, conformément à l'article 681 du code Napoléon, d'adapter à la toiture de leurs maisons des tuyaux de descente, afin que la chute des eaux ne puisse pas détériorer cette voie ou nuire à la commodité du passage;

Mais attendu que, si ces mesures de précautions rentraient dans les attributions de l'autorité municipale, il n'en est pas de même des travaux que l'arrêté susvisé impose à une certaine catégorie de propriétaires sous la voie publique; que ni la loi de 1790, ni aucune autre disposition législative, n'attribue à l'autorité municipale le droit de soumettre ces propriétaires à de pareilles obligations;

Que, si le décret-loi du 25 mars 1852, applicable à la ville de Paris, prescrit des mesures analogues, son article 9 porte que ses dispositions ne pourront être étendues aux autres villes que sur leur demande, et par des décrets rendus en la forme des règlements d'administration publique;

Attendu que le maire de Redon n'a pas rempli les formalités et les conditions mentionnées dans le décret;

D'où il suit qu'en refusant, dans l'espèce, et eu égard aux faits

constatés par le jugement, toute force légale à l'arrêté municipal susrelaté, le tribunal de police n'a pas dépassé les limites de sa compétence, et que, loin de violer l'article 471, n° 15, du code pénal, il a fait une exacte application des règles de la matière;

Attendu, enfin, la régularité du jugement dans sa forme,

Rejette, etc.

(N° 3126)

[27 mars 1869.]

Voirie. — Constructions contraires à l'autorisation. — Place projetée. — Amende. — Conservation des constructions. — (Sieur Fournier.) — *La construction de bâtiments sur terrains sujets à retranchement, contrairement à l'autorisation donnée par le maire, entraîne bien par application de l'article 471. n° 5, du code pénal, la condamnation à l'amende pour violation de l'autorisation accordée, mais non la démolition des ouvrages, lorsqu'il s'agit de la création de places nouvelles et non de l'élargissement de places ou rues actuelles, seul cas auquel l'édit de 1607 est applicable* (*).

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Vu l'édit de décembre 1607 ;

Attendu que la disposition de cet édit, qui prescrit la démolition des travaux exécutés par le propriétaire sur la portion de son terrain sujette à retranchement pour l'amélioration de la rue, n'est applicable qu'au cas où il s'agit de l'élargissement des rues, places

---

(*) Dans l'arrêt du 11 mars 1865 (Annales, 1865, tome V, 4e série, page 366), la cour de cassation interprète l'édit de 1607, et définit *la voie publique*: « l'emplacement actuellement affecté à la circulation, et non ceux qui sont « désignés par les plans, même généraux, d'alignement pour former plus tard « une voie nouvelle. » En conséquence, cet arrêt relâche des fins de la poursuite un propriétaire qui avait élevé sans autorisation une construction, non sur une voie publique actuelle, mais sur un terrain simplement affecté, par un plan général d'alignement, dûment approuvé par le préfet, à l'ouverture de rues et places en projet.

ou quais actuels; qu'elle ne s'étend pas aux rues et places simplement projetées, quoique leur création soit ordonnée par un plan général d'alignement dûment approuvé;

Et attendu, en fait, qu'il est constaté par le jugement que le plan général de la ville d'Henrichemont, dans la partie qui confine à la rue du Rempart, n'a pas seulement pour objet le simple élargissement de cette rue, mais la création d'une place destinée à faciliter l'accès du marché, et que, par suite, c'est avec raison que le jugement attaqué a refusé d'ordonner la démolition des travaux exécutés;

Attendu, en outre, que, ces travaux ayant été effectués contrairement aux termes de l'autorisation donnée par le maire, c'est également avec raison que le jugement a condamné l'inculpé à 5 francs d'amende, par application de l'article 471, n° 5, du code pénal;

Par ces motifs, et attendu que le jugement est d'ailleurs régulier dans sa forme,

Rejette, etc.

(N° 3127)

[1er avril 1869.]

Ponts à péage. — Monopole. — Concurrence. — Port de bac. — (Sieur Guérin.)—*Lorsque l'acte de concession d'un pont à péage n'a pas déterminé la distance à laquelle il serait interdit d'établir de nouveaux ouvrages pour faciliter la circulation sur la rivière, l'adjudicataire n'est pas fondé à réclamer de la commune une indemnité pour l'établissement d'un pont gratuit à plus de* 3000 *mètres de distance du pont à péage* (*).

(*) Ce pont à péage était un ouvrage communal construit avec subvention de l'Etat, du départements et des communes.

M. le ministre de l'intérieur, dans son avis, expose de la manière suivante les règles que s'est imposées l'administration pour concilier, avec les besoins de la circulation, le droit des concessionnaires de ponts à péage :

« .. Le réquérant se borne à soutenir devant le conseil d'Etat, que l'interdiction, qui ne se trouve pas écrite dans son contrat, y est sous-entendue, c'est-à-dire qu'en lui concédant le droit de se rembourser au moyen d'un péage, d'une partie du capital engagé pour la construction du pont de Magné, le gou-

Napoléon, etc.,

Vu les requêtes présentées pour le sieur Guérin, substitué aux droits du sieur Logeai, adjudicataire de la concession du pont de Magné sur la Sèvre-Niortaise, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 15 juin 1867, par lequel le conseil de préfecture des Deux-Sèvres a rejeté la demande formée par le sieur Guérin, à l'effet de faire condamner l'État à reprendre possession du pont de Magné, en déchargeant le concessionnaire des obligations résultant de son adjudication, et à lui payer une indemnité représentant soit le prix de rachat de sa concession, soit des dommages-intérêts, à raison du préjudice que lui causeraient la construction du pont à passage gratuit, dit de la Tiffardière, et le rachat du péage du pont de Coulon ;

Ce faisant, attendu que la concession qui a été faite au requérant, du pont de Magné, s'oppose à ce que l'État accorde à la ville de Niort l'autorisation d'établir un pont à passage gratuit, sans racheter le péage du pont de Magné ou sans allouer une indemnité au concessionnaire qui, autrement, serait indirectement privé du bénéfice de sa concession, annuler l'arrêté attaqué, faire droit aux conclusions prises par le sieur Guérin devant le conseil de préfecture; en conséquence, le décharger des obligations résultant pour lui de son adjudication, et condamner l'État et les autres parties en cause dans l'adjudication, à indemniser le requérant des pertes par lui subies, avec dépens ;

---

vernement n'a pas pu se réserver la faculté de lui enlever les bénéfices qu'il croyait pouvoir retirer de ce péage.— Cette observation est exacte sans doute : le concessionnaire d'un pont à péage doit avoir le monopole du passage dans une certaine étendue de la rivière; mais évidemment aussi, cette étendue a des limites.

« Il est, en effet, impossible d'admettre que l'administration ait renoncé à satisfaire aux besoins de la circulation, lorsqu'ils se manifesteraient, ou du moins qu'en conservant ce droit, qu'elle ne pouvait pas abdiquer, elle se soit engagée implicitement à indemniser tous les tiers qui se prétendraient lésés. Je le répète donc, le périmètre de protection réservé aux entrepreneurs ne peut pas être illimité. A cet égard, il a paru que la longueur de la rivière dans laquelle le gouvernement concède aux adjudicataires de pont à péage le monopole du passage ne doit pas, en l'absence de stipulations contraires, avoir plus de 1 000 mètres : 500 mètres en amont, et 500 mètres en aval. C'est ce qui existe pour les bacs, que les ponts sont généralement destinés à remplacer.

« — Dans cette limite, connue sous le nom de port de bac, il est admis que les concessionnaires de ponts, ou fermiers de bacs, ont le privilége exclusif du passage des voyageurs et des marchandises. En dehors de ce périmètre, ils n'ont aucune action à exercer... (Circulaire du ministre des travaux publics, du 11 septembre 1858). »

Vu les observations du ministre des travaux publics;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, par lesquelles il estime que le pourvoi doit être rejeté, par le motif que l'étendue dans laquelle le sieur Guérin jouit du monopole de passage, n'est pas moindre que celle qui a été prévue par les circulaires du ministre des travaux publics, et qu'en concédant au requérant le droit de construire le pont de Magné, l'administration n'a pas renoncé à satisfaire aux besoins nouveaux de circulation qui se manifesteraient; que, d'ailleurs, le pont de la Tiffardière est éloigné de celui de Magné de 3 100 mètres;

Vu notre décret du 1er mai 1851, qui a déclaré d'utilité publique la construction du pont de Magné, ensemble le cahier des charges de la construction;

Vu le plan des lieux;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Considérant que le sieur Logeai, aux droits duquel le requérant a été substitué, s'est rendu adjudicataire de la concession du pont de Magné par acte du 5 juillet 1851; que cet acte n'a pas déterminé la distance à laquelle il serait interdit d'établir de nouveaux ouvrages destinés à faciliter la circulation sur la Sèvre;

Considérant que, si le sieur Guérin entend diriger son action en indemnité contre l'État, à raison de l'autorisation donnée à la ville de Niort de construire un pont sur la Sèvre, cette action n'est pas recevable; que si le requérant entend la diriger contre la ville, pour avoir construit, en exécution d'une disposition testamentaire faite à son profit, au lieu dit la Tiffardière et à une distance de plus de 3 000 mètres du pont de Magné, un pont en pierre à passage gratuit en remplacement du bac à péage qui existait antérieurement, il n'est pas fondé dans les circonstances de l'affaire à réclamer une indemnité, et que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture des Deux-Sèvres a rejeté sa demande. (Rejet. Condamnation aux dépens.)

(N° 3128)

[16 juillet 1869.]

Fonds de concours. — Décret impérial qui ouvre un crédit sur l'exercice 1868, *à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.*

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics :

Vu la loi du 31 juillet 1867, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1868 ;

Vu notre décret du 27 novembre suivant contenant répartition des crédits du budget dudit exercice ;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840 ;

Vu l'état ci-annexé des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution des travaux publics appartenant à l'exercice 1868 ;

Vu notre décret du 10 novembre 1856 ;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (art. 4) ;

Vu la lettre de notre ministre secrétaire d'État au département des finances, en date du 2 juillet 1869 ;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1868, *Budgets ordinaire et extraordinaire*, un crédit de 107 614f.18.

Cette somme est répartie de la manière suivante entre les chapitres des budgets ordinaire et extraordinaire ci-après désignés, savoir :

BUDGET ORDINAIRE.

		francs.	
Chap. XXI.	Routes impériales et ponts	11 169.00	
Chap. XXII.	Navigation intérieure. (Rivières.)	4 010.96	
Chap. XXIII.	Navigation intérieure. (Canaux.)	34 852.99	
Chap. XXIV.	Ports maritimes, phares et fanaux	36 265.78	francs
	Total du budget ordinaire	86 328.73	86 328.73

BUDGET EXTRAORDINAIRE.

Chap. XII.	Amélioration de rivières	17 000.00	
Chap. XVII *bis*.	Travaux de défense des villes contre les inondations	4 285.45	
	Total du budget extraordinaire	21 285.45	21 285.45
	Somme égale au montant du crédit		107 614.18

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Nos ministres secrétaires d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1868.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES auxquelles les fonds sont destinés.	MONTANT des versements.
	Budget ordinaire.	
	CHAPITRE XXI.	
	ROUTES ET PONTS.	
		francs.
Gironde.	Entretien des routes impériales dans la traverse de la ville de Bordeaux.	3 032.50
Savoie.	Amélioration de la route impériale n° 202, dans la traverse d'Albertville.	2 500.00
Seine.	Construction de trottoirs sur la route impériale n° 14, dans la traverse d'Épinay.	600.00
Seine-et-Oise. .	Entretien de la route impériale n° 10.	5 036.50
	Total du chapitre XXI.	11 169.00
	CHAPITRE XXII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. (Rivières.)	
Pas-de-Calais. .	Travaux de curage de la Scarpe.	301.67
Seine.	Travaux de dragage en Seine des déjections de l'égout de Pantin, la Villette et la plaine Saint-Denis.	3 739.29
	Total du chapitre XXII.	4 040.96
	CHAPITRE XXIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. (Canaux.)	
Moselle.	Entretien du canal des houillères de la Sarre. .	28 335.60
Nord.	Entretien des ponts de chemins d'intérêt commun établis sur la Sambre.	452.59
	Entretien du pont de Pont-sur-Sambre.	64.80
Seine-et-Oise. .	Travaux d'amélioration de la rivière d'Oise au passage des ponts de l'Isle-Adam.	6 000.00
	Total du chapitre XXIII.	34 852.99
	CHAPITRE XXIV.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.	
Bouches-du-Rhône.	Construction d'une jetée d'abri dans l'anse de Sausset.	1 000.00
Calvados	Travaux de revêtement des quais du bassin à flot et organisation du système des châssis au port de Courseulles.	8 766.00
Gironde.	Entretien des chaussées et terre-pleins des quais du port de Bordeaux.	11 768.15
	Entretien du port de Caverne.	242.38
	Entretien du port de Libourne.	849.25
Ille-et-Vilaine .	Indemnités aux officiers et maîtres de port chargés du service des renseignements météorologiques.	240.00
Nord	Travaux de réparation et de pavage de la chaussée qui longe les terre-pleins du quai de la	

Suite du tableau précédent.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES auxquelles les fonds sont destinés.	MONTANT des versements.
Nord.......	rive gauche du bassin de commerce dit *quai de Citadelle*, au port de Dunkerque.......	francs. 12000.00
Pas-de-Calais..	Réparation de l'avarie causée à la jetée est du port de Calais par le navire à vapeur *Wace*...	320.00
	Indemnités aux officiers et maîtres de port chargés du service des renseignements météorologiques..........................	360.00
Pyrénées (Basses-).	*Idem*..........................	240.00
Seine-Inférieure.	*Idem*..........................	240.00
	Idem..........................	240.00
	Total du chapitre XXIV........	36 265.78
	Budget extraordinaire.	
	CHAPITRE XII. AMÉLIORATION DE RIVIÈRES.	
Meurthe.....	Construction d'un pont entre Millery et Marbache, sur la Moselle..................	17 000.00
	CHAPITRE XVII *bis*. TRAVAUX DE DÉFENSE DES VILLES CONTRE LES INONDATIONS.	
Rhône......	Travaux de défense de la ville de Lyon contre les inondations..................	4 285.45

(N° 3129)

[16 juillet 1869.]

Port de Dunkerque.—Décret impérial qui ouvre, sur l'exercice 1869 *un crédit représentant une somme versée au trésor par la ville de Dunkerque, en exécution de la loi du* 20 *mai* 1868, *pour les travaux d'amélioration du port de cette ville.*

Napoléon, etc,.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits du budget dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la ville de Dunkerque à faire à l'État une avance de 12 millions de francs pour l'amélioration du port de commerce de cette ville;

Vu la déclaration du receveur des finances de l'arrondissement de Dunkerque, constatant qu'il a été versé au trésor, le 8 mai dernier une somme de 300 000 francs à titre de deuxième à-compte sur l'avance précitée de 12 millions.

Vu notre décret du 28 avril dernier, portant ouverture d'un crédit de 300 000 francs pour les travaux dont il s'agit;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (art. 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 29 juin 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869, chapitre XI du budget ordinaire (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 300 000 francs pour les travaux d'amélioration du port de commerce de la ville de Dunkerque.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées par la ville de Dunkerque à titre d'avance faite à l'État pour travaux d'amélioration de son port de commerce, en exécution de la loi du 20 *mai* 1868.

DATE du versement.	INDICATION de la caisse où les fonds ont été versés.	MONTANT des versements.
		francs.
8 mai 1869. . .	Receveur de l'arrondissement de Dunkerque.	300 000
	Versements antérieurs.	300 000
	Ensemble.	600 000

(N° 3130)

[17 juillet 1869.]

Fonds de concours. — Décret impérial qui ouvre un crédit sur l'exercice 1869, à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics :

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits du budget dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu l'état ci-annexé des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1869;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (art. 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 8 juillet 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sur les fonds de l'exercice de 1869 (*Budget extraordinaire*), un crédit de 4 998 877 francs.

Cette somme est répartie de la manière suivante entre les chapitres du budget extraordinaire ci-après désignés, savoir :

BUDGET EXTRAORDINAIRE.

		francs.
Chap. VIII.	Amélioration de rivières.	7 500
Chap. XI.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	2 000
Chap. XII.	Travaux d'amélioration agricole.	3 777
Chap. XIV.	Drainage.	100
Chap. XIV *bis*.	Travaux de défense des villes contre les inondations.	23 000
Chap. XVI.	Établissement de grandes lignes de chemins de fer.	4 562 500
	Somme égale au montant du crédit.	4 998 877

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1869.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES auxquelles les fonds sont destinés.	MONTANT des versements.
	Budget extraordinaire.	
	CHAPITRE VIII.	
	AMÉLIORATION DE RIVIÈRES.	
		francs.
Gironde.	Construction d'une cale sur la Garonne, à Portets.	4 500
Seine.	Travaux complémentaires du barrage de Suresnes.	3 000
		7 500
	CHAPITRE XI.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	
Manche.	Construction d'un bassin à flot au port de Granville.	2 000
	CHAPITRE XII.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION AGRICOLE.	
Corse.	Construction d'une fontaine publique dans la commune d'Évisa, sur la route forestière n° 9.	3 777
	CHAPITRE XIV.	
	DRAINAGE.	
Rhin (Haut-). .	Travaux de drainage.	100
	CHAPITRE XIV *bis.*	
	TRAVAUX DE DÉFENSE DES VILLES CONTRE LES INONDATIONS.	
Indre-et-Loire .	Travaux de défense de la ville d'Ambroise contre les inondations.	3 000
Maine-et-Loire.	Travaux de défense de la ville d'Angers.	20 000
		23 000
	CHAPITRE XVI.	
	ÉTABLISSEMENT DE GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER.	
Divers départements.	Construction des chemins de fer de Port-Vendres à la frontière d'Espagne, de Carcassonne à Quillan et de Millau à Rodez.	1 932 500

(N° 3131)

[29 juillet 1869.]

Fonds de concours. — Décret impérial qui ouvre un crédit sur l'exercice 1869, à titre de fonds de concours versés au trésor par le département de la Moselle, pour les travaux de canalisation de la Moselle.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre sécrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu la loi du 31 juillet 1867, qui autorise le département de la Moselle et divers industriels à faire au trésor une avance de 11 500 000 francs pour travaux de canalisation de la Moselle entre Frouard et Thionville;

Vu nos décrets des 7 décembre 1867, 2 mai, 27 septembre et 1er décembre 1868, 3 et 27 mars et 15 mai 1869, qui, à la suite de versements effectués par le département de la Moselle, en exécution de la loi susvisée du 31 juillet 1867, ont ouvert à notre ministre des travaux publics des crédits s'élevant ensemble à 3 700 000 francs;

Vu l'état ci annexé, constatant qu'il a été versé au trésor, le 4 juin courant, par le même département, une nouvelle somme de 700 000 francs pour le même objet;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (art. 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 15 juillet 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869,

chapitre VIII du budget extraordinaire (*Amélioration des rivières*), un crédit de 700 000 francs pour les travaux de canalisation de la Moselle.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours par voie d'avances faites par le département de la Moselle.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées au trésor par le département de la Moselle et divers industriels, à titre d'avances, pour les travaux de canalisation de la Moselle entre Frouard et Thionville. (*Loi du* 31 *juillet* 1867.)

DATES des versements.	DÉSIGNATION du comptable qui a reçu les fonds.	MONTANT des versements.
		francs.
4 juin 1869. . .	Trésorier payeur général de la Moselle. . .	700 000
	Versements antérieurs.	3 700 000
	Ensemble.	4 400 000

(N° 3132)

[29 juillet 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Redressement du cours d'eau du Limancet, dans les marais de Bordeaux et de Bruges (*Gironde*).

Est déclaré d'utilité publique le redressement du cours d'eau du Limancet, dans les marais de Bordeaux et de Bruges (Gironde), dont l'exécution aura lieu conformément au projet dressé par les ingénieurs des ponts et chaussées, les 23 décembre 1867 et 18 janvier 1868, en ayant égard aux modifications demandées par la commission d'enquête dans son avis en date du 30 juin 1868.

Pour l'exécution de ces travaux, le syndicat constitué par le décret impérial du 2 juillet 1812 est substitué aux droits que l'administration tient de la loi du 3 mai 1841, relativement à l'expropriation de terrains pour cause d'utilité publique.

(N° 3133)

[31 juillet 1869.]

Chemins vicinaux. — Décret impérial portant répartition entre les départements de la deuxième annuité des subventions accordées par la loi du 11 *juillet* 1868 *pour l'achèvement des chemins vicinaux* (*).

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur ;

Vu la loi du 11 juillet 1868 ;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Une somme de 9 250 000 francs, représentant, sauf le prélèvement dont il sera parlé ci-après, la deuxième annuité de la subvention accordée par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires, est répartie entre les départements, pour l'exercice 1870, conformément à l'état n° 1 annexé au présent décret.

La somme de 750 000 francs, formant le complément de celle de 10 millions, est réservée pour être distribuée conformément à l'article 2, § 2, de la loi précitée.

2. Une somme de 1 500 000 francs, représentant la deuxième annuité de la subvention accordée par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux d'intérêt commun, est répartie entre les départements, pour l'exercice 1870, conformément à l'état n° 2 ci-annexé.

3. L'article 3 de notre décret du 23 décembre 1868, portant répartition de la somme de 200 millions que la caisse des chemins vicinaux est autorisée à prêter aux communes et aux départements pour l'achèvement de leurs chemins vicinaux, est modifié conformément aux indications portées dans l'état n° 3 ci-annexé.

4. Nos ministres secrétaires d'État aux départements de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(*) Voir, pour la répartition de la première annuité, le décret du 23 décembre 1868 et les tableaux qui l'accompagnent (Annales 1869, pages 337 à 342). Voir aussi au deuxième semestre des Annales 1869 (*Mémoires et documents*), page 402, le rapport de M. le ministre de l'intérieur sur la répartition de ces subventions.

Etat n° 1 annexé au décret du 31 juillet 1869.

CHEMINS VICINAUX ORDINAIRES.

Répartition d'une somme de 9 250 000 francs.
(Exécution des articles 1er et 2 de loi du 11 juillet 1868.)

DÉPARTEMENTS.	SOMME accordée à chaque département.	DÉPARTEMENTS.	SOMME accordée à chaque département.
	francs.		francs.
Ain.	84 894	Lot-et-Garonne.	133 356
Aisne.	126 346	Lozère.	146 330
Allier.	123 497	Maine-et-Loire.	43 258
Alpes (Basses-).	90 974	Manche.	58 671
Alpes (Hautes-).	114 208	Marne.	105 430
Alpes-Maritimes.	129 922	Marne (Haute-).	59 159
Ardèche.	125 395	Mayenne.	75 962
Ardennes.	129 512	Meurthe.	44 740
Ariége.	133 172	Meuse.	71 037
Aube.	74 948	Morbihan.	116 767
Aude.	102 540	Moselle.	94 979
Aveyron.	117 155	Nièvre.	113 054
Bouches-du-Rhône.	32 409	Nord.	324 378
Calvados.	75 448	Oise.	55 445
Cantal.	205 563	Orne.	120 944
Charente.	127 084	Pas-de-Calais.	155 852
Charente-Inférieure.	76 470	Puy-de-Dôme.	142 848
Cher.	177 363	Pyrénées (Basses-).	100 168
Corrèze.	185 115	Pyrénées (Hautes-).	98 503
Corse.	474 882	Pyrénées-Orientales.	173 887
Côte-d'Or.	26 345	Rhin (Bas-).	37 046
Côtes-du-Nord.	55 814	Rhin (Haut-).	40 449
Creuse.	110 693	Rhône.	70 434
Dordogne.	194 050	Saône (Haute-).	51 509
Doubs.	29 904	Saône-et-Loire.	88 755
Drôme.	88 632	Sarthe.	72 357
Eure.	21 832	Savoie.	403 727
Eure-et-Loir.	74 243	Savoie (Haute-).	174 154
Finistère.	60 172	Seine.	31 751
Gard.	77 140	Seine-Inférieure.	36 439
Garonne (Haute-).	89 184	Seine-et-Marne.	78 934
Gers.	62 305	Seine-et-Oise.	107 423
Gironde.	151 988	Sèvres (Deux-).	90 950
Hérault.	151 776	Somme.	58 489
Ille-et-Vilaine.	49 263	Tarn.	64 583
Indre.	105 005	Tarn-et-Garonne.	29 404
Indre-et-Loire.	64 095	Var.	17 144
Isère.	109 139	Vaucluse.	75 312
Jura.	58 313	Vendée.	84 997
Landes.	191 864	Vienne.	127 972
Loir-et-Cher.	57 339	Vienne (Haute-).	177 822
Loire.	47 244	Vosges.	63 217
Loire (Haute-).	110 673	Yonne.	94 000
Loire-Inférieure.	84 294		
Loiret.	71 637		
Lot.	84 994	Total.	9 250 000

Vu pour être annexé au décret en date du 31 juillet 1869.

Le Ministre de l'intérieur.
Signé DE FORCADE.

État n° 2 annexé au décret du 31 juillet 1869.

CHEMINS VICINAUX D'INTÉRÊT COMMUN.

Répartition d'une somme de 1 500 000 francs.
(Exécution des articles 2 et 4 de la loi du 11 juillet 1868.)

DÉPARTEMENTS.	SOMME accordée à chaque département.	DÉPARTEMENTS.	SOMME accordée à chaque département.
	francs.		francs.
Ain	12 361	Lot-et-Garonne	10 060
Aisne	17 836	Lozère	27 290
Allier	16 107	Maine-et-Loire	17 667
Alpes (Basses-)	13 204	Manche	18 485
Alpes (Hautes-)	12 643	Marne	4 041
Alpes-Maritimes	49 981	Marne (Haute-)	8 339
Ardèche	46 783	Mayenne	7 852
Ardennes	15 659	Meurthe	994
Ariége	32 141	Meuse	26 076
Aube	22 836	Morbihan	20 901
Aude	37 639	Moselle	4 390
Aveyron	27 004	Nièvre	18 541
Bouches-du-Rhône	16 443	Nord	10 397
Calvados	15 254	Oise	»
Cantal	67 862	Orne	6 396
Charente	15 082	Pas-de-Calais	15 595
Charente-Inférieure	11 472	Puy-de-Dôme	38 917
Cher	27 558	Pyrénées (Basses-)	27 633
Corrèze	19 866	Pyrénées (Hautes-)	38 225
Corse	72 320	Pyrénées-Orientales	33 887
Côte-d'Or	2 318	Rhin (Bas-)	8 798
Côtes-du-Nord	7 723	Rhin (Haut-)	14 414
Creuse	19 450	Rhône	9 887
Dordogne	17 841	Saône (Haute-)	5 137
Doubs	3 952	Saône-et-Loire	6 405
Drôme	14 024	Sarthe	2 898
Eure	2 059	Savoie	49 807
Eure-et-Loir	15 719	Savoie (Haute-)	13 585
Finistère	15 741	Seine	»
Gard	5 172	Seine-Inférieure	3 552
Garonne (Haute-)	4 071	Seine-et-Marne	»
Gers	6 212	Seine-et-Oise	23 391
Gironde	22 847	Sèvres (Deux-)	22 062
Hérault	21 998	Somme	714
Ille-et-Vilaine	9 838	Tarn	40 719
Indre	14 194	Tarn-et-Garonne	10 475
Indre-et-Loire	2 117	Var	3 981
Isère	12 777	Vaucluse	2 407
Jura	4 795	Vendée	9 167
Landes	34 860	Vienne	27 847
Loire-et-Cher	21 396	Vienne (Haute-)	10 698
Loire	24 217	Vosges	3 891
Loire (Haute-)	9 692	Yonne	8 441
Loire-Inférieure	17 708		
Loiret	5 261		
Lot	19 895	Total	1 500 000

Vu pour être annexé au décret en date du 31 juillet 1869.

Le Ministre de l'intérieur.
Signé DE FORCADE.

État n° 3 annexé au décret du 31 juillet 1869.

EMPRUNTS A LA CAISSE DES CHEMINS VICINAUX.

Répartition d'une somme de 200 millions.

(Exécution des articles 6 et 7 de la loi du 11 juillet 1868.)

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20 000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.	DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20 000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3	1	2	3
	francs.	francs		francs.	francs.
[illegible]	»	730 991	Gironde.	»	2 387 391
[illegible]	»	1 376 163	Hérault.	»	3 6[illegible]8 755
[illegible]	»	1 850 753	Ille-et-Vilaine.	»	474 168
... (Basses-).	500 000	605 099	Indre.	600 000	829 386
... (Hautes-).	500 000	467 708	Indre-et-Loire.	»	950 071
...-Maritimes.	500 000	1 666 769	Isère.	»	1 951 219
[illegible]	2 000 000	1 431 566	Jura.	»	576 581
[illegible]	»	1 217 962	Landes.	2 500 000	2 611 116
[illegible]	1 500 000	659 015	Loir-et-Cher.	»	72[illegible] 333
[illegible]	»	574 190	Loire.	»	1 517 150
[illegible]	»	853 511	Loire (Haute-).	»	813 269
[illegible]	»	1 084 947	Loire-Inférieure.	»	1 56[illegible]
...-du-Rhône.	»	1 017 615	Loiret.	»	1 3[illegible] 598
[illegible]	»	331 897	Lot.	1 600 000	787 089
[illegible]	3 350 000	1 200 248	Lot-et-Garonne.	»	3 298 875
[illegible]	»	1 287 703	Lozère.	103 650	860 [illegible]81
...-Inférieure.	»	754 859	Maine-et-Loire.	»	627 238
[illegible]	500 000	1 647 396	Manche.	»	368 116
[illegible]	1 500 000	869 046	Marne.	»	1 299 959
[illegible]	1 500 000	1 815 933	Marne (Haute-).	»	490 710
...d'Or.	»	270 445	Mayenne.	»	6[illegible]3 601
...-du-Nord.	»	380 712	Meurthe.	»	406 088
[illegible]	800 000	521 826	Meuse.	»	549 149
[illegible]	»	5 590 097	Morbihan.	»	9[illegible]4 519
[illegible]	»	355 415	Moselle.	»	833 [illegible]82
[illegible]	»	1 076 202	Nièvre.	»	1 391 199
[illegible]	»	227 946	Nord.	»	19 923 677
...-et-Loir.	»	682 969	Oise.	»	731 629
...re.	»	711 354	Orne.	»	3 524 749
[illegible]	»	1 611 964	Pas-de-Calais.	»	2 267 412
...e (Haute-).	»	1 079 548	Puy-de-Dôme.	»	1 883 905
[illegible]	»	610 720	Pyrénées (Basses-).	1 245 000	819 778

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20 000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3
	francs.	francs.
Pyrénées (Hautes-)	1 000 000	343 487
Pyrénées-Orientales	»	658 622
Rhin (Bas-)	»	255 854
Rhin (Haut-)	»	389 097
Rhône	»	1 340 721
Saône (Haute-)	»	498 521
Saône-et-Loire	»	3 587 066
Sarthe	»	1 012 664
Savoie	2 880 000	2 158 590
Savoie (Haute-)	1 000 000	863 120
Seine	»	318 289
Seine-Inférieure	»	346 153
Seine-et-Marne	»	1 803 789
Seine-et-Oise	»	2 726 052
Sèvres (Deux-)	»	658 780
Somme	»	809 441
Tarn	»	499 505
Tarn-et-Garonne	»	324 964
Var	»	622 627
Vaucluse	»	996 995
Vendée	»	1 130 125
Vienne	»	2 187 083
Vienne (Haute-)	1 121 850	2 479 565
Vosges	»	593 928
Yonne	»	861 950
Réserve	»	51 548 113
Totaux	25 000 000	175 000 000

Vu pour être annexé au décret en date du 31 juillet 1869.

Le ministre de l'intérieur,
Signé DE FORCADE.

(N° 3134)

[31 juillet 1869.]

Chemins vicinaux. — Décret impérial portant répartition entre les départements d'une somme de 750 000 francs, formant le complément de la deuxième annuité de la subvention de 100 millions accordée par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur;

Vu l'article 2, § 2, de la loi du 11 juillet 1868;

La section de l'intérieur, de l'instruction publique et des cultes de notre conseil d'État entendue,

Art. 1er. Une somme de 750 000 francs, formant le complément de la deuxième annuité de la subvention de 100 millions accordée par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires, est répartie entre les départements, pour l'exercice 1870, conformément à l'état annexé au présent décret.

2. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

État annexé au décret du 31 juillet 1869.

Tableau de la répartition de la somme de 750000 *francs formant le complément de la deuxième annuité de la subvention de* 100 *millions accordée par la loi du* 11 *juillet* 1868 *pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.*

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME ALLOUÉE à chaque département. 2	OBSERVATIONS. 3
	francs.	
Alpes (Basses-)	54 000	
Alpes (Hautes-)	45 000	
Alpes-Maritimes	40 500	
Ardèche	63 000	
Ariège	36 000	
Cantal	12 000	
Cher	»	
Corrèze	»	
Corse	»	
Creuse	45 000	
Indre	31 500	
Landes	40 500	
Loire (Haute-)	36 000	
Lot	36 000	
Lozère	54 000	
Pyrénées (Basses-)	36 000	
Pyrénées (Hautes-)	36 000	
Pyrénées-Orientales	40 500	
Savoie	»	
Savoie (Haute-)	63 000	
Vaucluse	36 000	
Vienne (Haute-)	45 000	
Total	750 000	

Vu pour être annexé au décret en date du 31 juillet 1869.

Le ministre de l'intérieur,
Signé DE FORCADE.

(N° 3135)

[4 août 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la route impériale n° 92, de Valence à Genève, dans la rampe de la Maladière.

1° Il sera procédé à la rectification de la route impériale n° 92, de Valence à Genève, dans la rampe de la Maladière, suivant la direction générale figurée par un trait rouge ponctué sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette rectification sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 90 000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications de routes impériales par le budget extraordinaire du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de la rectification dont il s'agit en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3136)

[4 août 1869.]

Chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à Rouen.

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le dépar-

tement d'Eure-et-Loir, d'un chemin de fer d'intérêt local qui, partant de la limite du département du Loiret, passerait par ou près Voves, par ou près Chartres, à environ 3 kilomètres de Châteauneuf, par ou près Dreux, et aboutirait, dans le département de l'Eure, à la limite de la commune de Montreuil;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle l'avant-projet, formant section d'une ligne d'Orléans à Rouen, a été soumis dans le département d'Eure-et-Loir, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 20, 28 mai et 3 juin 1869;

Vu la délibération, en date du 11 février 1868, par laquelle le conseil général du département d'Eure-et-Loir a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné et autorisé le préfet à passer, pour sa construction et son exploitation, une convention avec les sieurs Fresson, Gautray et Vander Elst frères et compagnie;

Vu ladite convention, conclue le 26 février 1868, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 6 août et 29 octobre 1868;

Vu la lettre de notre ministre de l'intérieur, du 29 décembre suivant;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4);

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local qui, partant de la limite du département du Loiret en un point à déterminer ultérieurement, passerait par ou près Voves, par ou près Chartres, à environ 3 kilomètres de Châteauneuf, par ou près Dreux, et aboutirait, dans le département de l'Eure, à la limite de la commune de Montreuil.

2. Le département d'Eure-et-Loir est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des convention et cahier des charges susvisés.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département d'Eure-et-Loir, sur les fonds du

trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, une subvention de 1 137 500 francs.

Cette subvention sera versée en six termes semestriels égaux. dont le premier sera payé le 15 juillet 1871.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en travaux, approvisionnements et acquisitions de terrains triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Nos ministres secrétaires d'État aux départements de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

2° CONVENTION.

L'an 1868, le 20 février,

Entre le préfet du département d'Eure-et-Loir, agissant en vertu de la loi du 12 juillet 1865, d'une délibération du conseil général en date du 12 février 1868, par laquelle il a arrêté la concession du chemin de fer d'intérêt local ci-après énoncé, et sous la réserve de la déclaration d'utilité publique et de l'autorisation d'exécuter les travaux par décret de l'Empereur.

D'autre part ;

Et M. Théodore Fresson, propriétaire, demeurant à Paris, place Vendôme, n° 16 ;

M. Amédée Gautray, propriétaire, demeurant à Paris, rue du Cirque, n° 17;

MM. C. et L. Vander Elst frères et compagnie, constructeurs de chemins de fer, à Bruxelles, rue Belliard, n° 6 (Belgique), faisant élection de domicile à Chartres, hôtel de France,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit,

Art. 1er. Le préfet du département d'Eure-et-Loir concède à MM. Fresson, Gautray et Vander Elst, qui l'acceptent, un chemin de fer d'intérêt local de la limite du Loiret à celle de l'Eure, sous le titre de *chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à Rouen*, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

2. De leur côté, MM. Fresson, Gautray et Vander Elst s'engagent solidairement à exécuter ledit chemin de fer et à se conformer, pour sa construction et son exploitation, aux conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné et à celles énoncées dans la délibération du conseil général d'Eure-et-Loir, en date du 12 février 1868, dont MM. Fresson, Gautray et Vander Elst déclarent avoir pris connaissance.

3. Le préfet du département d'Eure-et-Loir s'engage, au nom du même département, à payer aux concessionnaires une subvention de 37 500 francs par kilomètre, qui leur sera versée comme il suit :

1° Par le département, 25000 francs par kilomètre, savoir :
Un tiers le 31 décembre 1869,
Un tiers le 31 décembre 1870,
Et le dernier tiers le 31 décembre 1871.

Toutefois, les concessionnaires devront justifier, avant chacun des payements, de l'emploi en travaux et approvisionnements sur place d'une somme double de celle qu'ils auront à recevoir ;

2° Par l'État, 12500 francs par kilomètre, suivant les échéances et les conditions qui seront déterminées par le gouvernement.

4. Le cautionnement de 200 000 francs prévu à l'article 64 du cahier des charges a été versé moitié aujourd'hui ; le surplus sera déposé aussitôt après la déclaration d'utilité publique.

Fait double à Chartres, lesdits jour, mois et an.

Le préfet d'Eure-et-Loir,
Signé Comte DE CHARNAILLES,

Signé A. GAUTRAY, TH. FRESSON et C. et L. VANDER ELST frères et compagnie.

3° CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer d'intérêt local à établir dans la traversée du département d'Eure-et-Loir, sous le titre de *chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à Rouen*, partira de la limite du Loiret, passera par ou près Voves, par ou près Chartres, à environ 3 kilomètres de Châteauneuf, par ou près Dreux, et entrera dans le département de l'Eure à la limite de la commune de Montreuil.

2. Les travaux devront être commencés six mois au plus tard après le décret d'utilité publique.

Ce chemin est divisé en trois sections :

La première, de Chartres à Voves, devra être livrée à l'exploitation dans les dix-huit mois qui suivront la date du décret ;

La deuxième, de Voves à la limite du Loiret,

Et la troisième, de Chartres à la limite de l'Eure, devront être livrées à l'exploitation dans les trente mois qui suivront la date du même décret.

3. La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce dans un délai de six mois, à partir du décret de concession.

Aucun cours d'eau, aucun chemin public appartenant soit à la grande, soit

à la petite voirie, ne pourra être modifié ni détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et desdits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou maintenir une circulation facile sur les voies traversées par le chemin de fer.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'administration.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de 1 millième;

2° Un profil en long à l'échelle de 5 dix-millièmes pour les longueurs et de 1 millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe, la longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus ou en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long.

Le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m.44 à 1m.45.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m.75 au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquette de 0m.50 de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui

seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^{m}.015$ par mètre. Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celle de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500e, indiquant les dispositions principales;

2° D'un mémoire descriptif et justificatif.

10. La compagnie sera tenue de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure, à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de $4^{m}.30$ au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de $4^{m}.50$. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à $0^{m},80$.

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration,

en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4m.50, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m.80.

13. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 45 degrés. Chaque passage à niveau établi sur une route ou sur un chemin public sera muni de barrières lisses à bascule ou chaîne; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 0m.03 par mètre pour les routes impériales ou départementales, et 0m.05 pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4m.50 de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixé par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m.80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4m.50 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails; ils auront 5m.50 de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m.80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. A la rencontre des routes impériales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de 35 kilogrammes, sauf les réductions qui seraient autorisées par l'administration.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés, partout où la compagnie n'en aura pas été dispensée par décision du préfet.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des terrains, pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux seront supportées et payées par la compagnie concessionnaire.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

24. Si le chemin doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées.

L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

25. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

26. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance du préfet. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

27. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

28. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan général du chemin de fer et des dépendances.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan général sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés au plan général.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

29. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

30. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin sera traversé à niveau par des routes ou chemins publics.

31. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles et devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer.

Elles seront suspendues sur ressorts, garnies de banquettes et munies de rideaux.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées.

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction, et de dimensions telles qu'ils puissent circuler également sur les diverses lignes des compagnies des chemins de fer d'Orléans et de l'Ouest.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

32. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires par l'approbation du conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

33. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les répartitions du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf années. Elle commencera à courir à partir de l'expiration du délai fixé par l'article 2 ci-dessus pour l'achèvement des travaux.

35. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

36. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci-dessus.

37. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixé par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable. Dans ce cas, la somme de 200000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

38. Faute par la compagnie d'avoir commencé ou terminé les travaux dans les délais fixés par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

39. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

40. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseront d'être applicables, et la déchéance ne sera pas encourue dans le cas où les concessionnaires n'auraient pu remplir leurs obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0.067	0.033	0.10
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0.050	0.025	0.075
Voyageurs. — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0.037	0.018	0.055
Enfants. — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0f.30)	0.010	0.005	0.015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0.07	0 03	0.10
Veaux et porcs	0.025	0.015	0.04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0.01	0.01	0.02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0.30	0.20	0.50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes	0.09	0.07	0.16
2e classe. Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit *de corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitume, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levûre sèche, coke, fers, cuivre, fontes moulées	0.08	0.06	0.14
3e classe. Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que les minerais de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises	0.06	0.04	0.10
4e classe. Houille, marne, cendres, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables	0.045	0.035	0.08

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilometre.	fr.	fr.	fr.
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0.15	0.10	0.25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0.20	0.10	0.30
Locomotive pesant de 12 à 16 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2.25	1.50	3.75
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	3.00	1.50	4.50
Tender de 7 à 10 tonnes.	1.35	0.90	2.25
Tender de plus de 10 tonnes	2.00	1.00	3.00
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0.18	0.14	0.32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0.25	0.15	0.40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0.20	0.10	0.30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0.10	0.08	0.18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0.36	0.28	0.64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0.18	0.12	0.30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centièmes de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies: 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f.40.

42. A moins d'une autorisation spéciale et révocable, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration réglera sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

43. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

44. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

45. Les droits de péage et les prix de transport déterminés aux tarifs ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3 000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3 000 à 5 000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5 000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses

indivisibles pesant plus de 5000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

46. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5000 francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soit réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au § 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

47. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

48. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare du départ, du prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandise sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de l'expéditeur et l'autre aux mains de la compagnie. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

49. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise. Toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, la compagnie entendue, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

50. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de 5000 habitants, soit un centre de population de 5000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

52. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 32 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A CERTAINS SERVICES PUBLICS.

53. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitie de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

54. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la

surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

55. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs ou de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres et dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper un deuxième, la compagnie, sera tenue de le livrer, et il sera payé à la compagnie, pour la location de ce deuxième compartiment, 0f.20 par kilomètre parcouru.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures du départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

4° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

56. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans la même voiture ne payeront que moitié de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voiture de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de 0f.20 par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

57. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la télégraphie électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil électrique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique. Il sera alloué à la compagnie une indemnité de 1 franc par kilomètre parcouru par la machine.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

58. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

59. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

60. Le gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de service et de police établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements; toutefois, la compagnie ne sera pas tenue d'admettre sur les rails un matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement ou le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes. Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La cmopagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongements ou d'embranchements joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins de fer une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 pour 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

61. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration.

La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et de marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertis-

sement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur les lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 0f.12 par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, 0f.04 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif legal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3 500 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Ce maximum sera revisé par l'administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons. Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

62. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

63. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Le chemin de fer restera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale; les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux, les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse du trésorier payeur général du département une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin concédé.

Si la compagnie ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

64. Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie déposera dans une caisse publique désignée par le préfet une somme de 200 000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert au profit du département de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, peut être remplacée par une inscription hypothécaire, au choix de la compagnie.

Elle sera rendue ou la mainlevée donnée par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

65. La compagnie devra faire élection de domicile à Chartres.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture.

66. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département d'Eure-et-Loir, sauf recours au conseil d'État.

67. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 fr.

Chartres, le 1er février 1868.

Le préfet d'Eure-et-Loir : Signé Comte DE CHARNAILLES.

Approuvé :

Signé A. GAÜTRAY, TH. FRESSON, C. L. VANDER ELST frères et comp.

(N° 3137)

[4 août 1869.]

Chemins de fer d'intérêt local du département de l'Hérault. — Modifications au cahier des charges.

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu notre décret, en date du 14 août 1867, qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Hérault, des chemins de fer d'intérêt local de Saint-Chinian à Montbazin, d'Agde à la ligne précédente, de Montpellier à Rabieux, de Montpellier à Palavas, de Roquessels à Pezénas, ce dernier concédé seulement à titre éventuel;

Vu le cahier des charges relatif à la construction et à l'exploitation de ces chemins, annexé audit décret, et notamment les articles 1, 2, 29, 35, 38, 47 et 60 de ce cahier des charges;

Vu les délibérations, en date des 31 août et 21 décembre 1867, par lesquelles le conseil général du département de l'Hérault a proposé d'apporter certaines modifications aux articles ci-dessus désignés du cahier des charges susvisé;

Vu le nouveau cahier des charges contenant les modifications réclamées par le conseil général de l'Hérault dans les délibérations précitées et acceptées par le concessionnaire;

Vu la lettre du préfet de l'Hérault, en date du 11 janvier 1868;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 26 mars 1868;

Vu la lettre de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, en date du 22 mai 1868;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. L'exécution des chemins de fer d'intérêt local du département de l'Hérault, déclarée d'utilité publique par le décret susvisé du 14 août 1867, aura lieu conformément au nouveau cahier des charges contenant les modifications proposées par le conseil général de l'Hérault et acceptées par le sieur Joret, con-

cessionnaire desdits chemins; une copie certifiée dudit cahier des charges demeurera annexé au présent décret.

2. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur et notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

2° NOUVEAU CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

CONSTRUCTION.

Art. 1er. La concession comprend les lignes ci-après :

1° Ligne de Saint-Chinian à Montbazin ;

2° Ligne d'Adge à Mèze ;

3° Ligne de Roquessels à Pezénas ;

4° Ligne de Montpellier à Rabieux ;

5° Ligne de Montpellier à Palavas.

Le tracé des chemins à exécuter est défini ainsi qu'il suit :

La ligne de Saint-Chinian à Montbazin partira, à Saint-Chinian, d'un point qui sera ultérieurement déterminé par l'administration, passera par ou près Cessenon, Cazouls, Maraussan, par Béziers, par ou près Boujan, Valros, Servian, Tourbes, Pezénas (côté nord), Montagnac, Mèze, Loupian, Bouzigues, Poussan, et se raccordera à la ligne du Midi à ou près Montbazin.

La ligne d'Agde à Mèze partira de la ligne du Midi, près d'Agde, en un point qui sera ultérieurement déterminé par l'administration, passera près Marseillan, en desservant, autant que possible, Florensac, et se raccordera, près de Mèze, à la ligne de Saint-Chinian à Montbazin.

La ligne de Roquessels à Pezénas partira de la ligne de Bédarieux à Béziers en un point, près Castelsec, qui sera ultérieurement déterminé, passera par ou près Gabian et Roujan, et viendra se raccorder, à Pezénas, à la ligne de Saint-Chinian à Montbazin.

La ligne de Montpellier à Rabieux partira de Montpellier en un point à déterminer ultérieurement, passera par ou près Lavérune, entre Pignan et Saint-Georges, par ou près Saint-Paul-et-Valmalle, la Boissière, Aniane, Gignac, Saint-André et Saint-Félix, et viendra se raccorder à ou près Rabieux, à la ligne d'Agde à Lodève.

La ligne de Montpellier à Palavas partira en un point à déterminer ultérieurement, passera par ou près le pont Méjan, le bassin des Quatre-Canaux, et aboutira à Palavas.

Mais la ligne de Roquessels à Pezénas n'est concédée qu'à titre éventuel ;

Le département se réservant, pendant le délai d'un an, à dater de la déclaration d'utilité publique, de déclarer nulle et non avenue, suivant qu'il en sera décidé par S. Exc. M. le ministre des travaux publics, la concession de tout ou partie de cette ligne dont le tracé serait emprunté par la compagnie des chemins de fer du Midi;

La concession continuant de subsister pour la partie de cette ligne dont le tracé ne serait pas emprunté par ladite compagnie.

2. Les travaux devront être commencés sur chaque ligne ou partie de ligne dans un délai de six mois au plus tard après la livraison des terrains en ordre utile, et être achevés dans un délai de huit années. Ils seront poursuivis sans interruption, de telle façon que la dépense faite chaque année atteigne le huitième de la dépense totale, et dans l'ordre qui sera successivement déterminé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Toutefois, l'exécution du réseau sera divisée en deux sections, dont la première, d'un développement de 100 kilomètres au plus, sera achevée et mise en exploitation avant que la seconde puisse être commencée.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation du préfet.

A cet effet, le concessionnaire soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil des chemins à exécuter, ainsi que les projets des ouvrages d'art et des stations.

Ces projets comprendront notamment, pour chaque ligne entière ou pour chaque section de ligne :

Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

Un profil en long et les profils en travers types;

Des plans de détail à l'échelle de un millième, indiquant notamment les emprises des terrains occupés par les chemins de fer et leurs dépendances, les emplacements et les dispositions des stations et de leurs abords, les ouvrages projetés à la rencontre des cours d'eau et des voies de communication;

Les dessins des types d'ouvrages d'art et des bâtiments à exécuter;

Une notice explicative dans laquelle les dispositions essentielles des projets seront justifiées.

Les projets seront dressés en double expédition. L'une des expéditions sera remise au concessionnaire avec le visa du préfet; l'autre demeurera entre les mains de l'agent voyer en chef.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

4. Les travaux seront exécutés pour une seule voie, sauf dans les stations ou autres points où il serait nécessaire d'établir plus d'une voie.

5. Les tracés des chemins de fer devront être dirigés de manière à leur faire desservir le plus grand nombre possible de localités.

La voie pourra être établie sur l'emplacement même des chemins publics, pourvu qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation sur ces chemins, ni aucuns frais à leur charge.

Dans les localités où les chemins de fer auraient des gares indépendantes de

celles des lignes déjà existantes, il devra être, en tout cas, ménagé un raccordement entre celles-ci et les chemins à exécuter.

6. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m.44$ à $1^m.45$.

Dans la partie à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de $1^m.80$.

La largeur des accotements, c'est-à dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et la crête du remblai ou du fossé, sera de 1 mètre au moins.

Le concessionnaire établira, le long des chemins de fer, les fossés ou rigoles nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

7. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^m.030$.

8. Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessus ou au-dessous des routes et autres chemins publics, les dimensions, les ouvertures des viaducs et les largeurs entre les parapets des ponts seront fixées par le préfet, en tenant compte des circonstances locales, et les dimensions minima seront les mêmes que sur le chemin de fer du Midi.

Pour les viaducs, la largeur entre parapets sera au moins de 4 mètres, et, dans aucun cas, la distance verticale ménagée au-dessus du sol pour le passage des voitures ne sera inférieure à $4^m.30$.

Pour les ponts, l'ouverture entre les culées sera au moins de 4 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails pour le garage des trains ne sera pas inférieure à $4^m.30$.

9. Dans le cas où des routes et autres chemins publics ou privés seraient traversés à niveau par les chemins de fer, les rails devront être posés sans saillie ni dépression sensibles sur la surface de ces routes et chemins, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

Les barrières ne seront fermées que pendant le passage des trains.

10. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder $0^m.03$ par mètre pour les routes impériales ou départementales, et $0^m.05$ pour les chemins vicinaux. Le préfet, pour les chemins vicinaux et les routes départementales, le ministre, pour les routes impériales, resteront libres toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause.

11. Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ces travaux. Les viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres entre les parapets. La hauteur et le débouché de chacun d'eux seront déterminés, dans chaque cas particulier, par le préfet, suivant les circonstances locales.

12. Les souterrains à établir pour le passage des chemins de fer auront au moins 4 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails.

La distance verticale entre l'intrados et les rails ne sera pas inférieure à $4^m.30$.

13. Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions des articles 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

14. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales ou départementales et des autres chemins publics, le concessionnaire prendra toutes les mesures nécessaires pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les agents voyers du département à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par le préfet pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

15. Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration préfectorale.

16. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

17. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, y compris les gares et stations, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le département, et remis gratuitement au concessionnaire à titre de subvention.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des terrains, pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux seront supportées et payées par le concessionnaire.

18. L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire et le département sont investis, pour l'exécution des travaux dépendant de la présente concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et ils demeurent en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

19. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, le concessionnaire sera tenu, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et

de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

20. Si les lignes des chemins de fer traversent un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement des chemins de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence des chemins de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée des chemins de fer et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine seront à la charge du concessionnaire des chemins de fer.

21. Si les chemins de fer doivent s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traversent souterrainement, ils ne pourront être livrés à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration préfectorale déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

22. Pour l'exécution des travaux, le concessionnaire se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

23. Le concessionnaire exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration départementale.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

24. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemins de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande du concessionnaire, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires désignés ar le préfet.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorisera, s'il a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, le concessionnaire pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées.

25. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, le concessionnaire fera faire, à frais communs avec le département, un bornage contradictoire et un plan cadastral des chemins de fer et de leurs dépendances. Il fera dresser également à frais communs avec le département, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés; ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée par le concessionnaire, à frais communs avec le département, et déposée dans les archives de la préfecture. Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela

même deviendront partie intégrante des chemins de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

26. Les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire

Si les chemins de fer, une fois achevés, ne sont pas constamment entretenus en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration préfectorale et aux frais du concessionnaire.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

27. Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où les chemins de fer seront traversés à niveau par des routes ou des chemins, et où des barrières seront jugées indispensables.

28. Les machines locomotives devront consumer leur fumée et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront couvertes, suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le matériel roulant sera constamment entretenu en bon état.

29. Des arrêtés préfectoraux, rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation des chemins de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces arrêtés seront à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation préfectorale les règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer.

Le nombre des trains sera au moins de deux par jour dans chaque sens, sur l'étendue totale de chaque ligne, et s'arrêtant à toutes les stations.

30. Le concessionnaire sera tenu de maintenir les chemins de fer, leurs dépendances et le matériel en bon état d'entretien.

Toutefois, les mesures de contrôle et de surveillance seront adoucies autant que possible, de manière à faire jouir l'exploitation de toutes les libertés et facilités compatibles avec la sécurité publique.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

31. La durée de la concession, pour les lignes concédées, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du cahier des charges.

32. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur les chemins de fer et leurs dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous leurs produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien les chemins de fer et tous les immeubles qui en dépendent, qu'elle qu'en soit l'origine, tels que bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également desdits chemins, tels que barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus des chemins de fer et leurs dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation des chemins pendant six mois.

33. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, le département aura la faculté de racheter le concession entière des chemins de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 32 ci-dessus.

34. Si le concessionnaire n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, il sera déchu de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable. Dans ce cas, la somme de 200 000 mille francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 61, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

35 Faute par le concessionnaire d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance.

Tous les travaux exécutés, tous les matériaux approvisionnés, toutes les parties des chemins de fer déjà livrées à l'exploitation, avec leur entier matériel, appartiendront au département, qui avisera aux moyens à employer pour la continuation ou l'achèvement des ouvrages, et pour toutes les conditions de l'exploitation.

Le concessionnaire n'aura droit qu'à la partie de la subvention qui lui serait acquise en conformité du dernier paragraphe de l'article 38 ci-après; mais la partie du cautionnement qui n'aura pas été restituée deviendra la propriété du département.

Le concessionnaire sera déchu de tous autres droits, sans aucune indemnité.

36. Si l'exploitation des chemins de fer ou de l'un d'entre eux vient à être interrompue en totalité ou en partie, le préfet prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet en conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État: le concessionnaire sera déchu de tous droits, et il sera procédé comme il est dit à l'article précédent.

37. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

SUBVENTION, TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

38. Le département, en sus des terrains, comme il a été dit à l'article 20 ci-dessus, s'engage à donner au concessionnaire, à titre de subvention, par kilomètre de chemin concédé, la somme de 75 000 francs pour tous les chemins concédés.

Les susdites subventions accordées par le département seront payées en vingt termes semestriels, dont chacun sera la moitié de l'annuité indiquée au tableau inséré dans le rapport de M. le préfet, en date du 12 avril 1867, augmentée d'une part proportionnelle de la subvention de l'État et de celle des communes, mais prélèvement fait du montant des indemnités d'acquisition des terrains, le tout ainsi qu'il est indiqué au tableau ci-après.

Le concessionnaire devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en travaux, approvisionnements et fournitures de matériel excédant de 50 p. 100 le montant des versements déjà effectués.

Tableau, par annuités, des ressources au moyen desquelles il est pourvu par le département au payement, 1° des indemnités d'acquisition de terrains; 2° de la subvention de 75000 francs par kilomètre.

Exercices.	PART contributive du département. (A)	PART contributive des communes. (B)	SUBVENTION de l'État.	TOTAL des ressources.	1er TERME semestriel, 15 juillet de l'exercice.	2e TERME semestriel, 15 janvier de la seconde année de l'exercice.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
1868	647 500	(C) 80 000	(C) 170 500	898 000	323 750	574 250
1869	671 250	83 000	341 000	1 095 250	547 625	547 625
1870	806 550	100 000	341 000	1 247 550	623 775	623 775
1871	827 800	103 000	341 000	1 271 800	635 900	635 900
1872	838 500	104 000	341 000	1 283 500	641 750	641 750
1873	1 272 300	159 000	341 000	1 772 300	886 150	886 150
1874	1 334 800	166 000	341 000	1 841 800	920 900	920 900
1875	1 392 300	174 000	341 000	1 907 300	953 650	953 650
1876	1 054 800	131 000	341 000	1 526 800	763 400	763 400
1877	1 374 618	168 783	341 000 (D) 170 500	2 054 901	942 200	1 112 701
	10 220 418	1 268 783	3 410 000	14 899 201	7 239 100	7 660 101

(A) Conformément au tableau inséré à la page 10 du rapport de M. le préfet, en date du 12 avril 1867.

(B) Conformément à l'évaluation qui en a été faite par le rapporteur de la commission du conseil général dans la séance du 2 septembre 1866, p. 104.

(C) Le premier terme semestriel de la subvention promise par l'État n'étant payable que le 15 janvier 1869, est compris en entier dans le deuxième terme semestriel de l'exercice 1868; de même pour la part afférente aux communes, qui ne pourra, en 1868, être réalisée avant la fin de l'année.

(D) Le dernier terme semestriel de la subvention de l'État n'est payable que le 15 juillet 1878.

39. Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il lui est accordé l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport tels qu'ils sont écrits au cahier des charges de la compagnie du Midi, avec un rabais de 0f.02 sur le prix de chacune des classes, et sous la réserve que les tarifs des voyageurs seront réduits et déterminés comme ci-après :

		PRIX		
		de péage.	de transport.	totaux.
		fr.	fr.	fr.
Voyageurs. . .	Places de première classe.	0.05	0.03	0.08
	Places de deuxième classe.	0.03	0.02	0.05

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'au prix fixé pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 21 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10; 3° au-dessus de 10 kilogrammes par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f.40.

Le concessionnaire sera tenu de délivrer, avec un rabais de 30 pour 100, d'une station quelconque à une autre, des billets aller et retour, valables pour le même jour seulement, pendant les dimanches et jours fériés.

Il aura la faculté de faire délivrer tous les billets de voyageurs par les conducteurs des trains en mouvement, sous la réserve d'appliquer le système de contrôle qui lui paraîtra le plus avantageux.

40. A moins d'une autorisation spéciale ou de circonstances de force majeure, tout train régulier de voyageur devra contenir des places des deux classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, le concessionnaire aura la faculté de placer les voitures ou simplement des compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers.

41. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de la place.

Cete franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement.

Les voyageurs dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes, ceux portant au marché des denrées ou produits agricoles en sacs ou en paniers, dont le poids total n'excédera pas 30 kilogrammes, auront la faculté de poser leurs colis aux places réservées, à cet effet, dans les voitures ou wagons, et de les reprendre, à leur descente de voiture, sans avoir à payer le droit d'enregistrement.

42. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 44 et 45 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

43. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3 000 kilogrammes. Si la compagnie transporte des objets de cette nature, elle fixera le prix de ce transport.

44. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables et explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif seront applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire.

En ce qui concerne les paquets et colis mentionnés au § 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

45. La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs un

réduction sur les tarifs sera rendu applicable à tout expéditeur qui se placerait dans les mêmes conditions.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir dans l'intérêt des services publics, ni aux déductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

46. Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Des règlements, délibérés par le conseil général, détermineront annuellement, le concessionnaire entendu, le minimum de vitesse effective des trains de voyageurs, les dispositions relatives au camionnage, les formalités de transport et la forme des récépissés, dans le cas où il en sera délivré, les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement et déchargement et d'emmagasinage dans les magasins du chemin de fer, ainsi que les délais de transport et de remise des marchandises.

Ces règlements détermineront aussi le mode et les frais de manutention et de stationnement dans les gares.

47. L'administration préfectorale déterminera, par des règlements spéciaux et sur la proposition du concessionnaire :

1° Le nombre de trains à faire circuler par jour sur chacun des chemins;

2° Les heures de départ et d'arrivée de chacun des trains, ainsi que la vitesse de sa marche.

Le service de nuit, entre dix heures du soir et cinq heures du matin, n'est pas obligatoire pour le concessionnaire.

48. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement et déchargement, de magasinage dans les gares , magasins des chemins de fer, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du cencessionnaire.

49. A moins d'une autorisation spéciale, il est interdit au concessionnaire de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec les chemins de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

50. Les fonctionnaires et agents chargés de la surveillance et du contrôle des chemins de fer seront transportés gratuitement. L'état nominatif de ces fonctionnaires et agents sera annuellement arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu.

51. L'administration se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service des chemins de fer.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet. Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite des travaux exécutés sur les chemins, ces déplacements auraient lieu aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Il pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

Le concessionnaire sera tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

52. Dans le cas où l'administration ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient les lignes objet de la présente concession, le concessionnaire ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service des chemins de fer, ni aucuns frais pour le concessionnaire.

53. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où sont situés les chemins de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part du concessionnaire.

54. L'administration se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les chemins qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement des mêmes chemins.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque,

pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour son compte.

Les concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Toutefois, le concessionnaire ne sera pas tenu d'admettre sur les rails un matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, l'administration préfectorale statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service des transports ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se servirait d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payerait une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

55. Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires d'usines et de mines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration préfectorale.

L'administration préfectorale pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration préfectorale pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

56. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains

occupés par les chemins de fer et leurs dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation des chemins de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

57. Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police des chemins de fer et de leurs dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

58. Les chemins de fer resteront toujours placés sous la surveillance de l'autorité préfectorale. Les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux, les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, dans la caisse du trésorier payeur général du département, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Si le concessionnaire ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

59. Si le produit brut excède 11 000 francs par kilomètre sur l'ensemble des lignes concédées, l'excédant sera partagé par moitié entre le département et le concessionnaire.

La moitié de cet excédant revenant au département sera partagée entre le département, l'État et les communes, dans la proportion de la part pour laquelle chacun d'eux aura contribué à la dépense.

60. Aux époques qui seront fixées par le conseil général, le concessionnaire déposera, dans une caisse publique désignée par le préfet, une somme de 200 000 francs en rentes sur l'État ou autres effets publics acceptés par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue au concessionnaire par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux. Aucune partie n'en sera remboursée, toutefois, qu'après l'achèvement et la mise en exploitation de 40 kilomètres au moins de chemin de fer. Indépendamment de ce cautionnement, le concessionnaire devra justifier des moyens nécessaires à l'exécution des travaux et à la bonne suite de l'entreprise.

61. Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Montpellier.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Hérault.

Le concessionnaire ne pourra, dans tous les cas, céder sa concession en tout ou partie sans l'assentiment du conseil général.

62. Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent

cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Hérault, sauf recours au conseil d'État.

63. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Montpellier, le 29 juin 1869.

Le Préfet de l'Héraut,
Signé GARNIER.

(N° 3138)

[4 août 1869.]

Ponts suspendus. — Rachat du péage du pont suspendu établi sur le torrent des Usses, au lieu dit la Caille (*Haute-Savoie*).

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu le procès-verbal de l'adjudication à laquelle il a été procédé à Annecy, le 30 juin 1837, pour la construction d'un pont suspendu sur le torrent des Usses, au lieu dit *la Caille*, ladite adjudication passée au profit du sieur Bertin, moyennant la concession d'un péage devant durer soixante-six ans, et le payement d'une subvention de 95 000 francs sur les fonds du trésor sarde;

Vu l'ordonnance, en date du 3 septembre 1839, par laquelle Sa Majesté le roi Charles-Albert approuve les statuts de la société anonyme formée pour l'exploitation de la concession du pont dont il s'agit;

Vu les propositions présentées par le préfet et les ingénieurs de la Haute-Savoie pour le rachat du péage établi sur le pont de la Caille;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 8 avril 1869;

Vu le traité intervenu, le 21 mai 1869, entre le préfet de la Haute-Savoie, agissant au nom de l'État, et les sieurs Brunier, Chaumontet, John Jérôme et Isaac Bonna, agissant au nom de la société anonyme du pont de la Caille, en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés à cet effet par l'assemblée générale des actionnaires, dont la délibération est annexée audit traité qui fixe les conditions de rachat du pont précité;

Vu la lettre du préfet, du 28 mai 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Est et demeure approuvé le traité ci-dessus visé qui restera annexé au présent décret avec la délibération de l'assemblée générale des actionnaires de la société anonyme du pont de la Caille.

2. La somme de 140 648f.65, nécessaire au payement de l'indemnité accordée pour le rachat du péage établi sur le pont dont il s'agit, sera imputée, savoir :

100 000 francs sur les fonds du chapitre III (*Lacunes*) du budget extraordinaire du ministère des travaux publics;

40 648f.65 sur les fonds du chapitre XXVI (*Subventions*) du budget ordinaire du même ministère.

3. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

2° CONVENTION.

Entre les soussignés,

Le vicomte de Gauville, préfet de la Haute-Savoie, agissant au nom de l'État, suivant délégation ministérielle du 23 avril dernier,

D'une part;

Et MM. Victor Brunier, Louis Chaumontet, John Jérôme, Isaac Bonna, agissant au nom de la société du pont Charles-Albert, à la Caille, en vertu des pleins pouvoirs qu'ils ont reçus à cet effet de l'assemblée générale extraordinaire tenue ce jour à Annecy, et dont le procès-verbal est ci-annexé,

D'autre part,

Il est convenu ce qui suit :

L'administration du pont Charles-Albert, à la Caille, cède à l'État tous ses droits à la perception du péage sur le pont, tels qu'ils résultent de l'acte de concession de 1837, au profit de MM. Bonnardet, Bertin, Blanc, et du billet royal du 3 septembre 1839, autorisant la société formée par les concessionnaires. Cette cession est consentie aux conditions suivantes :

1° Le produit net et annuel du péage à racheter, calculé sur les recettes et dépenses des six dernières années, est réglé à 8 500 francs.

2° Le capital à verser par l'État à la société est calculé de manière à représenter, en tenant compte des intérêts à 5 p. 100 l'an, la somme des produits nets du péage, calculée à 8 500 francs par an, depuis le jour où il cessera d'être perçu jusqu'au 11 juillet 1905, époque à laquelle devait se terminer la concession.

3° Le péage sur le pont cessera d'être perçu le onzième jour du mois après la promulgation du décret, délibéré en conseil d'État, qui homologuera le présent traité.

4° Moyennant le prix calculé sur les bases ci-dessus fixées, l'État deviendra

propriétaire du pont tel qu'il se trouve, des bâtiments annexes et approvisionnements de toute nature appartenant à la société. Ce prix est fixé à la somme de 140 648f.65, dans le cas où le rachat aura lieu le 11 juillet prochain ; il sera modifié d'après les mêmes bases, selon que le rachat sera prononcé définitivement avant ou après cette date.

Fait à Annecy, en double, le 21 mai 1869.

Les délégués de la société,
Signé Brunier, J. Bonna John Jérôme et L. Chaumontet.

Le préfet de la Haute-Savoie,
Signé Vte de Gauville.

(N° 3139)

[7 août 1869.]

Déclaration d'utilité publique.— Rectification de la route départementale d'Indre-et-Loire n° 15, de la Celle-Saint-Avant à Azay-le-Féron, entre la borne kilométrique n° 2, et la route impériale n° 10, en face de la station de Port-de-Piles.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale d'Indre-et-Loire n° 15, de la Celle-Saint-Avant à Azay-le-Féron, entre la borne kilométrique n° 2 et la route impériale n° 10, en face de la station de Port-de-Piles, suivant la direction générale indiquée en bleu de D à B et en rouge de B à A sur un plan qui restera annexé au présent décret.

La route départementale n° 15 prendra la dénomination de *route de Port-de-Piles à Azay-le-Féron.*

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3140)

[7 août 1869.]

Chemin de fer des mines de Bruay. — Décret impérial qui accorde un nouveau délai à la compagnie des mines de Bruay pour l'exécution du raccordement de la fosse n° 3 avec le chemin de fer d'embranchement, reliant les mines de Bruay à la ligne des houillères du Pas-de-Calais.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu notre décret du 6 juillet 1860, qui a concédé à la compagnie des mines de Bruay un chemin de fer d'embranchement avec la ligne des houillères du Pas-de-Calais, ensemble le cahier des charges y annexé;

Vu notre décret du 13 octobre 1867, relatif à l'établissement d'une voie de raccordement destinée à relier la fosse n° 3 des mines de Bruay avec le chemin de fer d'embranchement reliant lesdites mines à la ligne des houillères du Pas-de-Calais, et notamment l'article 4, portant que les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation dudit décret;

Vu la demande présentée, le 18 juin dernier, par la compagnie des mines de Bruay à l'effet d'obtenir qu'un nouveau délai d'un an lui soit accordé pour l'exécution des travaux du sous-embranchement de la fosse n° 3;

Vu le rapport des ingénieurs du service du contrôle, des 25 et 26 juin 1869, et l'avis du préfet du Pas-de-Calais, du 30 du même mois;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4);

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Un nouveau délai d'un an est accordé à la compagnie des mines de Bruay pour l'exécution du raccordement de la fosse n° 3 avec l'embranchement reliant les mines de Bruay à la ligne des houillères du Pas-de-Calais.

2. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3141)

[11 août 1869.]

Fonds de concours. — Décret impérial qui ouvre un crédit sur l'exercice 1869, à titre de fonds de concours versés au trésor par la compagnie des chemins de fer du Midi, pour la construction des ponts tournants de la gare et du quai des Moulins, au port de Cette.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice de 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juillet 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu la déclaration du receveur central du département de la Seine, constatant que la compagnie des chemins de fer du Midi a versé au trésor, le 26 juin dernier, une somme de 100 000 francs pour la construction des ponts tournants de la gare et du quai des Moulins ou au port de Cette (Hérault);

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (art. 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 31 juillet 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869, chapitre XI du budget extraordinaire (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*) un crédit de 100 000 francs pour la construction des ponts tournants de la gare et du quai des Moulins, au port de Cette (Hérault).

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours par la compagnie des chemins de fer du Midi.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3142)

[14 août 1869.]

Budget de 1869. — Répartition, par chapitres, entre le ministère des travaux publics et le ministère de l'agriculture et du commerce, des crédits attribués par les lois des finances de 1869 au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu les lois de finances des 2 août 1868 et 8 mai 1869, portant fixation du budget ordinaire et du budget extraordinaire de l'exercice 1869, et déterminant les crédits attribués au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu nos décrets des 12 septembre 1868 et 2 juin 1869, portant répartition, par chapitres, des crédits ci-dessus fixés ;

Vu notre décret du 17 juillet 1869, prononçant le rétablissement du ministère de l'agriculture et du commerce;

Art. 1er. Les crédits attribués au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics par les lois de finances de l'exercice 1869, et répartis par chapitres, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, par nos décrets des 12 septembre 1868 et 2 juin 1869, sont répartis entre le ministère des travaux publics et celui de l'agriculture et du commerce, conformément à l'état annexé au présent décret.

2. Nos ministres secrétaires d'État au département des travaux publics, au département de l'agriculture et du commerce et au département des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État de répartition des crédits inscrits au budget de 1869 *du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, entre les deux ministères des travaux publics et de l'agriculture et du commerce.*

SECTIONS.	CHAPITRES.	NATURE DES DÉPENSES.	CRÉDITS législatifs.	TRAVAUX publics.	AGRICULTURE et commerce.
		Budget ordinaire.			
			francs.	francs.	francs
1re SECTION — Administration centrale.	Ier.	Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale.	1 126 950	702 950	(a) 424 000
	II.	Matériel et dépenses diverses des bureaux de l'administration centrale.	220 000	200 000	(a) 20 000
2e SECTION. — Personnel des services des travaux publics.	III.	Personnel du corps des ponts et chaussées.	4 033 600	4 033 600	»
	IV.	Personnel des sous-ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées	4 300 000	4 300 000	»
	V.	Personnel du corps des mines, enseignement et écoles.	866 100	866 100	»
	VI.	Personnel des gardes-mines. . .	189 700	189 700	»
	VII.	Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime. .	277 500	277 500	»
	VIII.	Personnel des agents affectés à la surveillance de la pêche fluviale	318 053	318 053	»
	IX	Frais généraux, secours, etc. . .	80 000	80 000	»
3e SECTION. — Agriculture.	X.	Écoles impériales vétérinaires. .	656 500	»	656 500
	XI.	Encouragements à l'agriculture et enseignement professionnel.	3 272 000	»	3 272 000
4e SECTION. — Commerce. Industrie. Établissements thermaux. Services sanitaires. Secours aux colons de Saint-Domingue et autres.	XII.	Conservatoire et écoles des arts et métiers.	1 402 700	»	1 402 700
	XIII.	Encouragements aux manufactures et au commerce.	466 900	»	466 900
	XIII*bis*.	Subvention à la caisse d'assurance en cas d'accident créée par la loi du 11 juillet 1868. . .	1 000 000	»	1 000 000
	XIV.	Encouragements aux pêches maritimes.	2 700 000	»	2 700 000
	XV.	Poids et mesures.	1 030 000	»	1 030 000
	XVI.	Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État. . .	223 500	40 000	183 500
	XVII.	Subventions aux établissements particuliers d'eaux minérales	40 000	»	40 000
	XVIII.	Établissements et service sanitaires.	330 000	»	330 000
	XIX.	Visite annuelle des pharmacies, drogueries, etc.	250 000	»	250 000
	XX.	Secours aux colons de Saint-Domingue, réfugiés de Saint-Pierre et Miquelon et du Canada. . .	505 000	»	505 000
5e SECTION. — Travaux ordinaires des ponts et chaussées. Matériel des mines.	XXI.	Routes et ponts. (Travaux ordinaires.).	33 000 000	33 000 000	»
	XXII.	Navigation intérieure.—Rivières. (Travaux ordinaires.).	5 725 000	5 725 000	»
	XXIII.	Navigation intérieure.—Canaux. (Travaux ordinaires.).	5 400 000	5 400 000	»
	XXIV.	Ports maritimes, phares et fanaux. (Travaux ordinaires.). .	5 500 000	5 500 000	»
	XXV.	Études et subventions pour tra-			

(a) Une forte part des dépenses ayant été faite jusqu'ici par le ministère unique, la somme de 20 000 francs représente aussi exactement que possible les dépenses de matériel à faire par le nouveau ministère, sauf les dépenses d'entretien et de réparation des bâtiments, qui seront faites par le ministère des travaux publics.

SECTIONS.	CHAPITRES.	NATURE DES DÉPENSES.	CRÉDITS législatifs.	TRAVAUX publics.	AGRICULTURE et commerce.
5e SECTION. — Travaux ordinaires des ponts et chaussées. Matériel des mines. (Suite.)		vaux d'irrigation, de dessèchement, de curage et de drainage.	francs. 600 000	francs. 580 000	francs. 20 000
	XXVI.	Subventions applicables aux travaux à exécuter par voie de concession de péage et aux rachats de concessions.	100 000	100 000	»
	XXVII.	Matériel des mines.	50 000	50 000	»
	XXVIII.	Dépenses d'exercices clos.	»	»	»
7e SECTION. — Chemins de fer.	XXIX.	Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer.	18 272 500	18 272 500	»
			91 936 000	79 635 403	12 300 600
		Budget des dépenses sur ressources spéciales.			
	1er.	Contrôle et surveillance des chemins de fer.	2 345 000	2 345 000	»
	II.	Secours spéciaux pour pertes matérielles et événements malheureux.	2 170 000	»	2 170 700
	III.	Frais de surveillance des sociétés et établissements divers. . . .	96 900	58 700	38 200
			4 611 900	2 403 700	2 208 200
		Budget extraordinaire.			
6e SECTION. — Routes et ponts. Canaux, rivières et ports. Travaux agricoles et autres	1er.	Établissement thermal d'Aix. . .	109 900	109 900	»
	1er *bis*.	Établissement thermal de Bourbonne.	190 000	190 000	»
	II	Établissement d'un lazaret à Saint-Nazaire.	50 000	42 400	7 600
	II *bis*.	Établissement d'un petit lazaret au Havre.	38 500	»	38 500
	III.	Lacunes des routes impériales. .	4 400 000	4 400 000	»
	IV.	Rectification des routes impériales.	3 000 000	3 000 000	»
	V.	Nouvelles routes impériales de la Corse.	800 000	800 000	»
	VI.	Routes forestières de la Corse. .	300 000	300 000	»
	VII.	Construction de ponts.	3 000 000	3 000 000	»
	XII.	Travaux d'amélioration agricole.	4 972 850	4 492 850	»
	XIII.	Assainissement des marais communaux.	100 000	100 000	»
	XIV.	Drainage.	80 000	46 000	34 000
	XV.	Exécution de la carte géologique détaillée de la France. . . .	52 500	52 500	»
7e SECTION. — Chemins de fer.	XVI.	Travaux exécutés par l'État. . . .	4 200 000	4 200 000	»
	XVII.	Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer.	6 000 000	6 000 000	»
	XVIII.	Subventions pour chemins de fer d'intérêt local.	3 800 000	3 800 000	»
			31 093 750	31 013 650	80 100
		Budget de l'emprunt.			
6e SECTION. — Routes et ponts. Canaux, rivières et ports. Travaux agricoles et autres.	1er.	Amélioration de rivières.	15 000 000	15 000 000	»
	II.	Établissements de canaux de navigation.	8 000 000	8 000 000	»
	III.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes. .	15 000 000	15 000 000	»
	IV.	Inondations.	3 900 000	3 900 000	»
	V.	Travaux d'amélioration agricole.	27 150	27 150	»
			41 927 150	41 927 150	»

SECTIONS.	CHAPITRES.	NATURE DES DÉPENSES.	CRÉDITS législatifs.	TRAVAUX publics.	AGRICULTURE et commerce.
		Budget annexe.			
		ÉCOLE CENTRALE DES ARTS ET MANUFACTURES.			
			francs.	francs.	francs.
	Ier.	Personnel.	325856	»	325856
	II.	Matériel.	96000	»	96000
	III.	Versement à la réserve.	67144	»	67144
			489000	»	489000

Arrêté par le ministre secrétaire d'État des travaux publics.

Paris, le 14 août 1869.

Signé E. Gressier.

(N° 3143)

[18 août 1869.]

Chemins vicinaux — Décret impérial portant qu'à partir du 1er janvier 1870 les receveurs des communes n'auront droit à aucune remise sur les opérations d'encaissement des subventions allouées aux communes par l'État et les départements, pour l'achèvement des chemins vicinaux, par application de la loi du 11 juillet 1868.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur;

Vu les ordonnances des 17 avril et 23 mai 1839, concernant la fixation du tarif des remises des receveurs des communes et des établissements de bienfaisance;

L'avis de notre ministre des finances, en date du 13 août 1869,

Art. 1er. A partir du 1er janvier 1870, les receveurs des communes n'auront droit à aucune remise sur les opérations d'encaissement des subventions allouées aux communes par l'État et les départements pour l'achèvement des chemins vicinaux, par application de la loi du 11 juillet 1868.

2. Nos ministres secrétaires d'État aux départements de l'intérieur et des finances sont chargés de l'exécution du présent décret.

(N° 3144)

[21 août 1869.]

Fonds de concours. — Décret impérial qui ouvre un crédit sur l'exercice 1869, à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1868;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition du budget dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu l'état ci-annexé des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux pupublics appartenant à l'exercice 1869;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (art. 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 5 août 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869 (*Budget extraordinaire*), un crédit de 126 000 francs.

Cette somme est répartie de la manière suivante entre les chapitres du budget extraordinaire ci-après désignés, savoir:

BUDGET EXTRAORDINAIRE.

		francs.
CHAP. IV.	Rectification des routes impériales	10 000
CHAP. VIII.	Amélioration de rivières	115 000
CHAP. XI.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes	1 000
	Somme égale au montant du crédit.	126 000

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1869.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Budget extraordinaire.	
	CHAPITRE IV.	
	RECTIFICATION DES ROUTES IMPÉRIALES.	
Oise.	Construction d'un pont sous rails au passage de la route impériale n° 30 et du chemin de fer du Nord, à Breteuil.	francs. 10 000
	CHAPITRE VIII.	
	AMÉLIORATION DE RIVIÈRES.	
Savoie (Haute-).	Construction du port des Marquizats, à Annecy.	5 000
Seine.	Travaux complémentaires du barrage de Suresnes.	5 000
	Travaux de rectification du quai de Javel et de construction d'un bas port au droit du quai.	100 000
Sèvres (Deux-). .	Travaux extraordinaires de la Sèvre.	5 000
	Total du chapitre VIII.	115 000
	CHAPITRE XI.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	
Pas-de-Calais. . .	Construction d'un brise-lames au sud du port du Portel.	1 000

(N° 3145)

[21 août 1869.]

Chemin de fer de Lérouville à la ligne des Ardennes près Sedan. Adjudication.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics ;

Vu la loi du 18 juillet 1868, relative à l'exécution de plusieurs chemins de fer, et notamment l'article 6, ainsi conçu :

« Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux pu-« blics est autorisé à s'engager, au nom de l'État, à allouer, en « vue de l'exécution du chemin de fer de Lérouville à la ligne « des Ardennes, une subvention qui ne pourra pas excéder « 13 500 000 francs.

« Seront déduites de la somme ci-dessus les subventions qui « pourront être offertes par les départements, les communes et « les propriétaires intéressés; »

Vu notre décret du 7 avril 1869, portant qu'il sera procédé à l'adjudication, par voie de publicité et de concurrence, de la concession du chemin de fer susénoncé, et que le rabais portera sur le maximum ci-dessus de la subvention à fournir par l'État pour l'exécution dudit chemin de fer ;

Vu le cahier des charges annexé à ce décret ;

Vu la soumission des sieurs André Lebon et Édouard Otlet, en date du 9 juillet 1869 ;

Vu le procès-verbal de l'adjudication passée, le 9 juillet 1869, par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4);

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Les sieurs André Lebon et Édouard Otlet sont et demeurent définitivement concessionnaires du chemin de fer de Lérouville à la ligne des Ardennes, près Sedan, moyennant le rabais de 5 055 000 francs sur le chiffre de la subvention à fournir par l'État exprimé dans leur soumission, et sous toutes les clauses et conditions tant du décret du 7 avril 1869 que du cahier des char-

ges y annexé. En conséquence, la subvention demeure fixée à 8 445 000 francs.

Le procès-verbal de l'adjudication et la soumission ci-dessus mentionnée resteront annexés au présent décret.

2. Conformément à l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845, les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ni promesses d'actions négociables avant de s'être constitués en société anonyme.

3. L'émission des obligations que la compagnie pourrait être autorisée à créer ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation de notre ministre des travaux publics, qui en déterminera la forme, le mode et le taux de négociation, et qui fixera les époques et les quotités des versements jusqu'à complète libération.

4. Les subventions qui pourront être fournies par les départements, les communes et les propriétaires intéressés seront versées au trésor à titre de fonds de concours et affectées jusqu'à due concurrence au payement des termes ou des annuités dues par l'État à la compagnie concessionnaire.

5. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Procès-verbal de l'adjudication passée en l'hôtel du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour la concession du chemin de fer de Lérouville à la ligne des Ardennes, près Sedan.

Le 9 juillet 1869, à midi, conformément à l'avis publié au *Journal officiel* du 26 juin 1869,

Nous, président de la section des travaux publics au conseil d'État, agissant en vertu de la délégation de Son Excellence le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, assisté de :

MM. Denière, président de la chambre de commerce de Paris ;
de Boureuille, conseiller d'État, secrétaire général du ministère;
de Franqueville, conseiller d'État, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer ;
Collart-Dutilleul, directeur du mouvement général des fonds au ministère des finances ;
Piérard, inspecteur général des mines;
Langlois de Neuville, chef de la division des études et travaux de chemins de fer, secrétaire de la commission ;

Nous sommes rendus dans l'une des salles du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics pour procéder à l'adjudication de la conces-

sion du chemin de fer de Lérouville à la ligne des Ardennes, près Sedan, entre les six compagnies précédemment admises à concourir.

Conformément à notre invitation, le secrétaire a donné lecture : 1° de l'avis inséré dans le *Journal officiel* du 26 juin 1869; 2° de l'article 27 du cahier des charges concernant l'exécution des travaux.

Nous avons ensuite invité chacune des compagnies admises à concourir à nous remettre sa soumission et à justifier de la réalisation du dépôt de garantie.

Un paquet nous ayant été remis par chacune desdites compagnies, nous avons immédiatement donné connaissance des récépissés délivrés par la caisse des dépôts et consignations, et, après avoir constaté que chacune des compagnies avait effectué un dépôt de garantie égal à 650 000 francs, nous les avons déclarées toutes les six définitivement admises à l'adjudication.

Puis nous avons procédé à l'ouverture des soumissions et nous avons donné lecture :

1° De la soumission de MM. Malou et Stoclet, agissant au nom de la société anonyme des chemins de fer de la Lorraine;

2° De la soumission de MM. Gustave de Bussière, Thenré fils et Donon, agissant au nom de la société financière;

3° De la soumission de MM. Emile Erlanger et compagnie, banquiers, à Paris;

4° De la soumission de MM. le comte Amédée de Besenval, le vicomte de Vautier, Charles Cailloué, le marquis Renaud d'Allen, Victor Foriel de Bischop, le baron Jules Sichel de Meer Dervoort, le vicomte de Crésolles, le comte Leopold de Besenval, Ernest de Chabot, Alfred Depoisson, Jacques Courtines;

5° De la soumission de MM. J. Bucheron et W. A. Michaël;

6° De la soumission de MM. André Lebon et Edouard Otlet.

L'adjudication a donné les résultats suivants :

Numéros d'ordre.	NOMS des soumissionnaires.	CHIFFRE de la subvention demandée.	PIÈCES JUSTIFICATIVES remises.
		francs.	
1	MM. Malou et Stoclet.	9 890 000	Récépissé constatant la réalisation d'un dépôt de garantie de 65 000 francs.
2	MM. G. de Bussière, Thenré fils et Donon.	10 498 950	Idem.
3	MM Em. Erlanger et compagnie, banquiers, à Paris.	13 500 000	Idem.
4	MM. le comte A. de Besenval, le vicomte de Vautier et consorts.	9 400 000	Idem.
5	MM. J. Bucheron et W. A. Michaël.	11 200 000	Idem.
6	MM. A. Lebon et Otlet.	8 445 000	Idem.

MM. André Lebon et Edouard Otlet ayant offert, sur le chiffre de la subvention à fournir par l'État, un rabais supérieur à celui qui a été proposé par

les autres soumissionnaires, nous avons déclaré MM. André Lebon et Edouard Otlet adjudicataires du chemin de fer de Lérouville à la ligne des Ardennes près Sedan, aux clauses et conditions tant du décret du 7 avril 1869, relatif à la mise en adjudication dudit chemin, que du cahier des charges annexé à ce décret.

Nous avons déclaré d'ailleurs que la présente adjudication ne serait valable et définitive qu'après avoir été homologuée par décret de Sa Majesté l'empereur.

De tout quoi nous avons dressé le présent procès-verbal pour valoir ce que de raison, les jour, mois et an ci-dessus indiqués, et nous avons signé avec les personnes ci-dessus dénommées et les adjudicataires.

Signé Léon Cornudet, de Boureuille, E. Dutilleul, Denière, E. Franqueville, Ch. Piérard, Langlois de Neuville.

Les adjudecataires,

Signé A. Lebon, Ed. Otlet.

Nous soussignés André Lebon et Edouard Otlet, entrepreneurs de travaux publics à Bruxelles, rue de Berlaunout, n° 10, et à Lille, rue Basse, n° 15, faisant élection de domicile à Paris, rue de Lafayette, n° 11,

Après avoir pris connaissance du décret du 7 avril 1869, qui prescrit la mise en adjudication du chemin de fer de Lérouville à la ligne des Ardennes, près Sedan, et du cahier des charges y annexé, ainsi que de l'arrêté du 15 mai suivant, nous engageons à exécuter toutes les clauses et conditions exprimées tant dans le décret que dans le cahier des charges susénoncés, et consentons à ce que la subvention, dont le maximum est fixé à 13 500 000 fr., soit réduite d'une somme de 5 055 000 francs, et demeure ainsi fixée à 8 445 000 francs.

Pour garantie de la présente soumission, nous avons déposé à la caisse des dépôts et consignations la somme de 650 000 francs, suivant le récépissé ci-inclus et dans les valeurs y détaillées.

Paris, le 9 juillet 1869.

Signé A. Lebon, Ed. Otlet.

(N° 3146)

[24 août 1869.]

Chemin de fer international de Sarreguemines à Sarrebrück. — Décret impérial portant promulgation de la convention additionnelle à la convention du 18 juillet 1867, pour l'établissement d'un chemin de fer de Sarreguemines à Sarrebrück, conclue le 1er juillet 1869, entre la France et la Prusse.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des affaires étrangères;

ART. 1er.

Une convention additionnelle à la convention du 18 juillet 1867, pour l'établissement d'un chemin de fer entre Sarreguemines et Sarrebrück, ayant été conclue, le 1er juillet 1869, entre la France et la Prusse, et les ratifications de cet acte ayant été échangées à Paris, le 9 août 1869, ladite convention additionnelle, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière exécution.

CONVENTION.

Sa Majesté l'empereur des Français et Sa Majesté le roi de Prusse, désirant déterminer, en exécution de l'article 2 de la convention conclue, le 18 juillet 1867, pour l'établissement d'un chemin de fer entre Sarreguemines et Sarrebrück, le point de jonction des deux sections française et prussienne dudit chemin de fer et les conditions de leur raccordement sur le pont à construire sur la Sarre, à la limite des deux États, ont résolu de conclure, à cet effet, une convention additionnelle audit arrangement, et ont nommé pour leurs plénitentiaires, savoir :

Sa Majesté l'empereur des Français, Son Excellence M. Félix, marquis de la Valette, sénateur, membre du conseil privé, grand-croix de son ordre impérial de la Légion d'honneur, grand-croix de l'Aigle Noir de Prusse, etc., son ministre et secrétaire d'État au département des affaires étrangères;

Et Sa Majesté le roi de Prusse, M. Évrard, comte de Solms-Sonwalde, commandeur de l'ordre Royal de l'Aigle rouge avec feuilles de chêne, commandeur de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, etc., chargé d'affaires de Prusse et de la confédération de l'Allemagne du Nord à Paris;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1er. Le pont du chemin de fer, près de Sarreguemines, traversera la Sarre et la frontière des deux États, conformément aux dispositions de la feuille de dessin A, et sera construit conformément aux indications de détail des feuilles B, C, D, E et F ci-jointes et visées pour être annexées à la présente convention.

Des chambres de mines seront ménagées dans la culée française et dans la première pile du pont, conformément aux dispositions indiquées sur la feuille de dessin E (la feuille E est en deux parties désignées par les lettres E et E'). De même, vers la rive prussienne, des chambres de mines seront ménagées dans la troisième pile du pont, conformément aux dispositions indiquées sur la feuille de dessin F.

Il sera établi sur 30 mètres (95 pieds 1/2) de longueur, du couronnement du mur du chemin de halage de la rive française à la rencontre du pont, une banquette de sûreté en maçonnerie de 0m.30 de hauteur (1 pied), et les enrochements de la culée gauche, ainsi que ceux de la première pile à la suite, seront dérasés jusqu'à 2 mètres (6 pieds 4 pouces 47) sous le plan d'eau de l'étiage normal.

La feuille de dessin A comprend :

Le plan d'ensemble et le profil en long du raccordement des chemins de fer de Sarrebrück à Sarreguemines et de Thionville à Niederbronn.

Au plan sont figurées quatre bornes, nos I, II, III et IV, qui ont été établies sur le terrain pour déterminer d'une manière invariable le point de raccordement des deux lignes, ainsi que celui où la ligne de Sarrebrück à Sarreguemines traverse la frontière des deux États.

La borne n° I est placée sur l'axe même du chemin de fer de Thionville à Niederbronn, à 46m.05 (12,227°), du côté de Sarreguemines, de l'axe du ponceau établi pour l'écoulement des eaux du ravin de Himmelsberg.

La borne n° II a été posée sur le même alignement, du côté de Thionville, et à 200m.035 (53°.1445) de la borne n° I.

La borne n° III a été établie à 40m.035 (10,63°) de la borne n° II,

sur un alignement faisant avec le précédent un angle, du côté de la Sarre, de 148° 15′ 45″.

La borne n° IV a été établie, sur la rive droite de la Sarre, à 132m.309 (35.13°) de la borne n° III, sur un alignement perpendiculaire au cours de la Sarre et qui faisait avec celui déterminé par les bornes II et III un angle de 130° 16″ 15″; la rive gauche de la rivière se trouve à 74m.18 (19.695°) de la borne n° III; la rive droite se trouve à 4m.649 (1.2345°) de la borne n° IV, et la limite des deux États se trouve au milieu de la rivière, c'est-à-dire à 26m.74 (7.1°) de chacune des deux rives.

Les bornes nos I, II, III et IV, repérées par rapport au niveau de la mer à Amsterdam, sont établies aux altitudes suivantes :

La borne n° I, à 206m.335 (657′.43) au-dessus du niveau de la mer, soit à 0m.20 (7″.64) en contre-bas du rail du chemin de fer de Thionville à Niederbronn, au droit de ladite borne n° I;

La borne n° II, à 211m.70 (674′ 56) au-dessus du niveau de la mer;

La borne n° III, à 206m.002 (656′.37) au-dessus du niveau de la mer;

La borne n° IV, à 194m.025 (618′.21) au-dessus du niveau de la mer.

Le point de raccordement de la ligne prussienne avec la ligne française est situé en plan à 290m.25 (77,066°) de la frontière et à 1 mètre (3′ 2″.23) vers Sarreguemines de la borne n° I, et en altitude, ainsi qu'il vient d'être dit ci-dessus, à 0m.20 (7″.64) au-dessus de la borne n° I.

D'après le profil en long, la ligne prussienne se prolongera en palier sur 150m.07 (39°.8) à partir du point de raccordement; ce palier sera suivi d'une pente de 1/240, qui s'étendra sur toute la longueur du passage des deux ponts projetés, tant sur la route impériale de Sarreguemines à Sarrebrück que sur la rivière de Sarre.

2. Une passerelle pour piétons sera annexée à la travée métallique du pont du chemin de fer, conformément aux indications des trois feuilles de dessin B, C et D précitées, comprenant, savoir :

La feuille B, les plans et l'élévation du pont et de la passerelle projetés sur la Sarre;

La feuille C, la coupe en long sur l'axe du pont, et les coupe, plan et élévation des piles et culées de cet ouvrage;

Enfin la feuille D, les plan, coupe et élévation du tablier métallique et des garde-corps de la passerelle, ainsi que les détails des fers.

Cette passerelle régnera tout le long de la tête d'amont du pont de la Sarre et de la culée évidée commune à cet ouvrage et au pas-

sage inférieur de la route impériale de Sarreguemines à Sarrebrück.

Elle aura une largeur de passage de 2 mètres (6′ 4″.47).

Les accès seront assurés :

Du côté de la France,

Par un escalier de 2 mètres (6′ 4″ 47) de la largeur, lequel aura son origine sur le trottoir de droite de la route impériale ;

Et du côté de la Prusse,

Par une rampe également de 2 mètres (6′ 4″.47) de largeur à établir dans le talus d'amont du chemin de fer, suivant une inclinaison de 1/10.

3. La circulation sur la passerelle sera libre et gratuite, sans distinction de nationalité.

La somme de 22 500 francs ou 6 000 thalers nécessaire pour l'exécution de cet ouvrage, conformément à l'avant-projet estimatif, sera payée par les gouvernements français et prussien dans la proportion de 9 à 13, soit 9 205 francs ou 2 454 thalers 6/11 pour la France, et 13 295 francs ou 3 545 thalers 5/11 pour la Prusse.

Il reste d'aillleurs entendu que si, contre toute attente, il se produisait une différence en plus ou en moins, elle serait partagée dans la même proportion.

Il est également entendu que le gouvernement prussien se réserve de faire supporter une part des frais d'établissement de la passerelle par les communes intéressées de la rive droite de la Sarre.

4. La présente convention additionnelle sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Paris, dans le délai de six semaines, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Paris, le 1er juillet 1869.

(*L. S.*) Signé La Valette.

(*L. S.*) Signé C. Solms.

Art. 2.

Notre ministre et secrétaire d'État au département des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 3147)

[1er septembre 1869.]

Chemin de fer du mont Cenis. — Décret impérial qui modifie l'article 29 du cahier des charges annexé au décret du 4 novembre 1865, portant concession du chemin de fer du mont Cenis.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu le décret impérial du 4 novembre 1865, relatif à la concession d'un chemin de fer entre Saint-Michel (Savoie) et la frontière d'Italie; ensemble le cahier des charges y annexé ;

Vu les demandes présentées par la compagnie concessionnaire à l'effet d'obtenir la modification de l'article 29 dudit cahier des charges;

Vu les pièces de l'enquête locale à laquelle il a été procédé dans le département de la Savoie, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 18 février 1834;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 28 novembre 1868;

Vu la déclaration par laquelle le gouvernement de Sa Majesté le roi d'Italie fait connaître qu'il adhère, en ce qui le concerne, aux modifications projetées;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Le tarif énoncé dans l'article 29 du cahier des charges annexé au décret impérial du 4 novembre 1865, portant concession du chemin de fer du mont Cenis, est modifié et reste fixé de la manière suivante :

TARIF.

§ 1er. — *Parcours total de Saint-Michel à Suze.*

1° PAR TÊTE ET POUR LE PARCOURS TOTAL.

Voyageurs.	Première classe.	30f.00
	Deuxième classe.	25 00
	Troisième classe.	20 00

Enfants. — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.

Chiens transportés dans les trains de voyageurs. 4f.00

2° PAR TONNE ET POUR LE PARCOURS TOTAL.

Excédants de bagages.	100f.00
Marchandises transportées à grande vitesse.	77 00
Finances et valeurs cotées, par 1000 francs.	0 35
Marchandises transportées à petite vitesse.	40 00
Tarifs spéciaux, de.	20 à 30 00

La classification des marchandises sera établie par l'administration, sur les propositions des concessionnaires, et la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée entendue.

Les objets qui ne sont pas compris dans le tarif qui précède, tels que bestiaux, voitures et matériel roulant, service de pompes funèbres, que les concessionnaires pourraient être appelés à transporter, seront taxés conformément à ce qui sera arrêté par l'administration, sur les propositions des concessionnaires. Dans tous les cas, la perception ne pourra être supérieure à celle qui résulterait de l'application du triple des tarifs accordés par le cahier des charges du chemin de fer Victor-Emmanuel.

§ 2. — *Parcours partiels.*

Pour les parcours partiels, les prix seront réglés en raison du nombre de kilomètres parcourus et proportionnellement au prix total de la course.

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse comprennent l'impôt dû à l'État. (Le reste de l'article 29 comme au cahier des charges.)

2. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 3148)

[11 septembre 1869.]

Pêches maritimes. — Décret impérial qui autorise un virement de crédit au budget ordinaire du ministère de l'agriculture et du commerce, exercice 1869.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture et du commerce;

Vu les lois du 2 août 1868, portant fixation des budgets ordinaire et extraordinaire de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre 1868, qui a réparti, par chapitres, les crédits ouverts par les lois ci-dessus visées du 2 août 1868;

Vu l'article 12, § 4, du sénatus-consulte du 25 décembre 1852;

Vu l'article 2 du sénatus-consulte du 31 décembre 1861;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu notre décret du 17 juillet 1869, qui a reconstitué le ministère de l'agriculture et du commerce;

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 10 août 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Le crédit ouvert, pour l'exercice 1869, au chapitre XIV du budget ordinaire du ministère de l'agriculture du commerce et des travaux publics (*Encouragements aux pêches maritimes*), est réduit d'une somme de 199000 francs.

Il est ouvert, pour le même exercice, au ministère de l'agriculture et du commerce, par virement du chapitre ci-dessus, des crédits montant ensemble à 199000 francs, lesquels seront inscrits aux chapitres ci-après du budget ordinaire, ainsi qu'il suit :

			francs.
CHAP.	Ier.	Personnel de l'administration centrale	111 000
—	II.	Matériel et dépenses diverses des bureaux de l'administration centrale	53 000
—	II *bis*.	Frais d'installation des nouveaux services de l'administration centrale	35 000
		Total pareil	199 000

2. Nos ministres secrétaires d'État au département de l'agriculture et du commerce, et au département des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3149)

[11 septembre 1869.]

Chemin de fer de Saint-Éloi à la ligne de Commentry à Gannat. — Décret impérial qui ouvre, sur l'exercice 1869, un crédit représentant une somme versée au trésor par la compagnie des chemins de fer d'Orléans et prolongements pour prix de rachat de la concession du chemin de fer de Saint-Éloi à la ligne de Commentry à Gannat.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu la déclaration du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé à la caisse du trésor, le 17 juillet dernier, une somme de 1070000 francs par la compagnie des chemins de fer d'Orléans et prolongements pour prix de rachat de la concession du chemin de fer de Saint-Éloi à la ligne de Commentry à Gannat;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (art. 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 23 août 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869, chapitre XVII du budget extraordinaire (*Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer*), un crédit de 1070000 fr.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux

publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 3150)

[11 septembre 1869.]

Port de Gravelines. — Décret impérial qui ouvre, sur l'exercice 1869, un crédit représentant une somme versée au trésor par la ville de Gravelines, en exécution de la loi du 20 mai 1868, pour travaux d'amélioration du port de cette ville.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la ville de Gravelines à faire au trésor une avance de 788000 francs pour l'amélioration de son port de commerce;

Vu la déclaration du receveur des finances de l'arrondissement de Dunkerque constatant que, le 5 juillet courant, il a été versé au trésor, par la ville de Gravelines, une somme de 50 000 francs pour les travaux dont il s'agit;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (art. 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 12 août 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869, chapitre XI du budget extraordinaire (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 50 000 francs pour les travaux d'amélioration du port de Gravelines.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales

versées au trésor à titre de fonds de concours par voie d'avance faite au trésor par ladite ville.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 3151)

[11 septembre 1868.]

Port de Bordeaux. — Décret impérial qui ouvre, sur l'exercice 1869, *un crédit représentant une somme versée au trésor par la chambre de commerce de Bordeaux, en exécution de la loi du* 20 *mai* 1868, *pour travaux à effetuer au port de cette ville.*

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif de l'exercice 1840;

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la chambre de commerce de Bordeaux à faire au trésor une avance de 10 millions de francs pour travaux à effectuer au port de cette ville;

Vu notre décret, en date du 17 février dernier, portant ouverture à notre ministre des travaux publics d'un crédit de 3 millions de francs, applicable aux travaux dont il s'agit;

Vu l'état ci-annexé, constatant qu'il a été versé au trésor, pour le compte de la ville de Bordeaux, une somme de 1 million de francs avec la même destination;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 septembre 1861 (art. 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 12 août 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au dépar-

tement des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869, chapitre XI du budget extrordinaire *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 1 million de francs pour la construction d'un bassin à flot au port de Bordeaux.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite à l'État par la chambre de commerce de Bordeaux.

Nos ministres secrétaires d'État aux départemenis des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

État des sommes versées au trésor par la chambre de commerce de Bordeaux pour la construction d'un bassin à flot au port de cette ville, en exécution de la loi du 20 mai 1868.

DATES du versement.	DÉSIGNATION du comptable qui a reçu les fonds.	MONTANT des versements
		fr.
5 juillet 1869. . .	Receveur central du département de la Seine.	1 000 000
	Versement antérieur.	3 000 000
	Ensemble.	4 000 000

(N° 3152)

[11 septembre 1869.]

Fonds de concours.— Décret impérial qui reporte à l'exercice 1869 une portion des crédits ouverts au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour l'exercice 1868, à titre de fonds de concours versés au trésor.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics ;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869 ;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits dudit exercice ;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des « particuliers pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécu- « tion de travaux publics, seront portés en recette aux produits « divers du budget. Un crédit de pareille somme sera ouvert, par « ordonnance royale, au ministère des travaux publics, addition- « nellement à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour « les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été « employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, « avec la même affectation, au budget des exercices subséquents, « en vertu d'ordonnances royales qui prononceront l'annulation « des sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré; »

Vu notre décret du 7 décembre 1867, qui, à la suite de versements effectués au trésor à titre de fonds de concours, a ouvert au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics un crédit de 260 000 francs sur le chapitre 1er du budget extraordinaire de l'exercice 1867;

Vu notre décret du 20 septembre suivant, qui a annulé sur l'exercice 1867 et reporté à l'exercice 1868 une portion non employée de ce crédit, s'élevant à 170 122 francs;

Vu les documents administratifs desquels il résulte que, sur ces 170 122 francs, il reste sans emploi une somme de 50 332 francs, dont le report à l'exercice 1869 peut être effectué en exécution des dispositions précitées;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (art. 4):

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 23 août 1869:

Notre conseil d'Etat entendu,

Art. 1er. Est reportée à l'exercice 1869, chapitre 1er du budget extraordinaire du ministère des travaux publics (*Établissement thermal d'Aix*), une somme de 50 332 francs.

Pareille somme est annulée sur le chapitre 1er du budget extraordinaire de l'exercice 1868.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Nos ministres secrétaires d'Etat aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3153)

(15 septembre 1869.)

Personnel. — Conseil général des ponts et chaussées et des mines. — Décret modifiant la composition de ce conseil.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu le décret du 13 octobre 1851, portant organisation du corps des ponts et chaussées;

Vu l'ordonnance du 23 décembre 1838, portant organisation du conseil général des ponts et chaussées;

Vu notre décret du 17 juillet 1854;

Vu également notre décret du 15 février 1868, relatif à l'organisation du service de contrôle des chemins de fer.

Art. 1er. Le conseil général des ponts et chaussées est composé :

Des inspecteurs généraux de première classe des ponts et chaussées;

De l'inspecteur général des ponts et chaussées chargé de l'inspection générale des travaux maritimes;

Des inspecteurs généraux de deuxième classe désignés par le ministre;

D'un inspecteur général de deuxième classe ou d'un ingénieur en chef, secrétaire, ayant voix délibérative.

Le secrétaire général du ministère des travaux publics et le directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer sont membres permanents du conseil général.

Les ingénieurs de tout grade en activité ou en congé illimité, présents à Paris, peuvent assister aux séances; ils ont voix consultative dans la discussion des affaires qui intéressent leur service.

2. Le conseil général est présidé par le ministre, ou, en l'absence du ministre, par un vice-président choisi parmi les inspecteurs généraux de première classe. Le vice-président est nommé pour un an; il peut être continué dans ses fonctions.

3. Pour l'examen des affaires qui, à raison de leur importance secondaire, n'exigent pas la réunion du conseil entier, le conseil

général se divise en sections dont le nombre, les attributions et la composition sont déterminés par des arrêtés ministériels.

Chaque section est présidée par un inspecteur général de première classe; il est attaché à chacune d'elles le nombre de secrétaires, nécessité par les besoins du service.

4. Le conseil général des mines est composé :

Des inspecteurs généraux de première classe;

Des inspecteurs généraux de deuxième classe;

D'un inspecteur général de deuxième classe ou d'un ingénieur en chef, secrétaire, ayant voix délibérative.

Le secrétaire général du ministère est membre permanent du conseil.

Le directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer siége dans le conseil général des mines avec voix délibérative pour les affaires concernant le service des chemins de fer.

5. Notre ministre secrétaire d'État des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 3154)

[22 septembre 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Chemin de fer direct entre la Rochelle et Rochefort.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu les lois et décrets, en date du 19 avril et du 6 juillet 1862, relatifs à l'adjudication de la concession des chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême;

Ensemble le cahier des charges y annexé;

Vu les loi et décret du 18 juillet 1868, approuvant la convention passée le même jour avec la compagnie des chemins de fer des Charentes;

Vu ladite convention, et notamment l'article 3 de cette convention, ainsi conçu :

« Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux pu-
« blics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie des

« chemins de fer des Charentes, dans le cas où l'utilité publique en « serait reconnue, après l'accomplissement des formalités pres- « crites par la loi du 3 mai 1841, le chemin de fer de la Rochelle « à Rochefort. La compagnie s'engage à exécuter ledit chemin dans « un délai de huit ans, à partir du 1er janvier de l'année qui suivra « la concession définitive à intervenir, sans que ce délai puisse « partir d'une date antérieure au 1er janvier 1870; »

Vu l'avant-projet relatif à l'établissement de cette ligne;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur cet avant-projet dans le département de le Charente-Inférieure, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 12 novembre 1868;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue, le 10 mars suivant, conformément au décret du 16 août 1853, entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les services intéressés de la guerre et de la marine;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 28 juin 1869;

Vu la délibération du conseil des travaux de la marine et du conseil d'amirauté, en date des 29 juin et 16 juillet 1869;

Vu les adhésions directes données, chacun en ce qui le concerne, à l'exécution des travaux, par nos ministres de la guerre et de la marine, les 31 juillet et 17 août 1869;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4).

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer direct entre la Rochelle et Rochefort.

En conséquence, la concession dudit chemin, accordée à titre éventuel à la compagnie des Charentes par la convention susmentionnée du 18 juillet 1868, est déclarée définitive aux conditions fixées par le cahier des charges annexé au décret susvisé du 19 avril 1862.

2. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3155)

22 septembre 1869.

Chemins de fer de l'Ouest. — Travaux à exécuter et dépenses à faire.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu le décret du 11 juin 1859 et les conventions y annexées des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859.

Vu les loi et décret du 11 juin 1863 et la convention y annexée du 1er mai 1863;

Vu les loi et décret du 4 juillet 1868, portant approbation de la convention passée le même jour entre l'Etat et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, et spécialement l'article 5 de ladite convention;

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur des lignes de son ancien et de son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en conseil d'Etat, conformément aux dispositions de l'article 5 susvisé de la convention du 4 juillet 1868;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 3 avril, 1er mai, 19 et 26 juin 1869;

Notre conseil d'Etat entendu,

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE RENNES A REDON.

Projet d'établissement d'une grue de chargement de six tonnes à la gare de Guichen-Bourg-des-Comptes, dressé par les ingénieurs de la compagnie le 31 décembre 1868, avec détail réglé à. 5 000f

A reporter. 5 000

Report.	5 000f

LIGNE DE PARIS AU HAVRE.

Projet d'agrandissement de la gare de Pont-de-l'Arche, dressé par les ingénieurs de la compagnie le 30 novembre 1868, avec détail estimatif réglé à.	91 500

LIGNE DE PARIS A RENNES.

Projet d'agrandissement de la gare de Louverné, dressé par les ingénieurs de la compagnie le 26 avril 1869, avec détail estimatif montant à	378 000
Projets d'extension des quais et voies des gares d'Épernon et de Jouy, dressés par les ingénieurs de la compagnie le 5 avril 1869, avec détail estimatif montant à.	92 000
Projet d'établissement de voies nouvelles à la gare du Perray, dressé par les ingénieurs de la compagnie le 5 avril 1869, avec détail estimatif montant à.	56 500
Projet d'extension des quais et voies de la gare de Servon, dressé par les ingénieurs de la compagnie le 5 avril 1869, avec détail estimatif montant à	34 000
Projet d'un quai à bestiaux, de nouvelles voies de service et de divers travaux à exécuter à la gare de Sillé-le-Guillaume, avec détail estimatif montant à.	120 000

LIGNE DE MALAUNAY A DIEPPE.

Projet d'agrandissement de la gare de Monville et d'établissement de taquets d'arrêt sur les voies de marchandises de ladite gare, avec détail estimatif montant à.	18 000

LIGNE DE PARIS A VERSAILLES (RIVE DROITE).

Projet d'établissement d'une station à Clichy-Levallois, dressé par les ingénieurs de la compagnie le 15 juin 1869, avec détail estimatif montant à.	63 000f
Ensemble.	860 000

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 124 millions de francs énoncés à l'article 5 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie.

2. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3156)

[22 septembre 1869.]

Chemin de fer d'Hazebrouck à la frontière de Belgique. — Prorogation du délai fixé pour l'exécution.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au departement des travaux publics;

Vu notre décret du 19 décembre 1866, portant concession à la compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale d'un chemin de fer d'Hazebrouck à la frontière belge, dans la direction de Poperinghe; ensemble le cahier des charges y annexé, et notamment l'article 2 dudit cahier, lequel est ainsi conçu :

« Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et « terminés dans un délai de deux ans, à partir de la date du dé« cret de concession; »

Vu la demande présentée, le 17 juillet 1869, par la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'Hazebrouck à Poperinghe, à l'effet d'obtenir qu'un nouveau délai de quinze mois soit accordé pour l'exécution des travaux de la partie française dudit chemin;

Vu les rapports des ingénieurs du service du contrôle, des 28 et 29 juillet 1869, et l'avis du conseiller d'État chargé de l'administration du département du Nord, du 5 août suivant;

Vu le sénatus consulte du 25 décembre 1852 (art. 4);

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Un nouveau délai de quinze mois est accordé à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'Hazebrouck à la frontière belge, dans la direction de Poperinghe, pour l'exécution des travaux de ce chemin.

2. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 3157)

[22 septembre 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Construction d'un pont en maçonnerie sur l'Isle, à Trélissac (Dordogne), en suppression d'un bac.

Art. 1er. Est déclarée d'utilité publique l'exécution, par le département de la Dordogne, des travaux de construction d'un pont en maçonnerie sur l'Isle, à Trélissac (Dordogne), devant relier les chemins vicinaux nos 1 et 22 et les stations de chemin de fer d'Agonac et de Niversac, en remplacement du bac actuel, ainsi que celle des abords et dépendances dudit pont, conformément au plan et au cahier des charges ci-annexés.

2. Il sera pourvu aux frais de construction du pont et de ses dépendances, évalués à 65 000 francs, au moyen :

1° D'une somme de 17 000 francs avancée par le conseil général de la Dordogne et remboursable par le produit d'un péage établi sur ce pont, dont la durée sera de 25 années.	17 000f
2° D'une subvention offerte par le même département.	18 000
3° D'emprunts contractés par les communes et de souscriptions particulières s'élevant à.	10 000
4° D'une subvention imputable sur les fonds de l'État.	20 000
Total égal.	65 000

3. Le préfet de la Dordogne, agissant au nom du département, est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation est nécessaire pour l'exécution des travaux.

4. A compter du jour où le passage du pont sera livré au public, et jusqu'à l'expiration du terme fixé, le préfet de la Dordogne est en outre, autorisé à percevoir un péage conformément au tarif ci-après :

PIÉTONS.

	fr.
Pour chaque personne, chargée ou non, au-dessus de cinq ans.	0.05

CHEVAUX, BESTIAUX.

Par cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise.	0.10
Par cheval, mulet, âne, chargé ou non chargé, non compris le conducteur.	0 05

	fr
Par bœuf, vache, veau, porc gras, destinés à la vente	0.05
Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, nourrains, paire d'oies ou de dindons, destinés à la vente	0.02

Nota. Lorque les chevaux, bœufs, vaches, mulets, ânes, veaux, porcs, moutons, brebis, chèvres, boucs, cochons de lait et paires d'oies ou de dindons iront au pâturage, ils ne payeront que moitié, ainsi que leur conducteur.

VOITURES PARTICULIÈRES SUSPENDUES.

Par cabriolet à un cheval	0.40
Par cabriolet à deux chevaux	0.65
Par voiture à quatre roues, à un cheval	0 60
Par voiture à quatre roues, à deux chevaux	0.85
Par voiture à quatre roues, à trois chevaux	1.10
Par voiture à quatre roues, à quatre chevaux	1.35
Nota. Pour chaque cheval en sus	0.25

VOITURES PARTICULIÈRES NON SUSPENDUES.

Par voiture à deux roues traînée par un cheval	0.30
Par voiture à deux roues traînée par deux chevaux	0.55
Par voiture à deux roues traînée par trois chevaux	0.80
Par voiture à quatre roues traînée par un cheval	0.50
Par voiture à quatre roues traînée par deux chevaux	0.75
Par voiture à quatre roues traînée par trois chevaux	1.00
Par voiture à quatre roues traînée par quatre chevaux	1.25
Nota. Pour chaque cheval en sus	0.25

VOITURES DE POSTE.

Par chaise de poste à deux roues, à deux chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1.00
Par chaise de poste à deux roues, à trois chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1.25
Par voiture de poste à quatre roues et deux chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1.30
Par voiture de poste à quatre roues et trois chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1.55
Par voiture de poste à quatre roues et quatre chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1.80
Nota. Pour chaque cheval en sus	0.25

VOITURES PUBLIQUES SUSPENDUES.

Par voiture à deux roues et à un cheval	0.60
Par voiture à deux roues et à deux chevaux	0.85
Par voiture à deux roues et à trois chevaux	1.10

	fr.
Par voiture à deux roues et à quatre chevaux	1.35
Par voiture à quatre roues et à un cheval	0.90
Par voiture à quatre roues et à deux chevaux	1.25
Par voiture à quatre roues et à trois chevaux	1.40
Par voiture à quatre roues et à quatre chevaux	1.65
Nota. Pour chaque cheval en sus	0.25

VOITURES PUBLIQUES NON SUSPENDUES.

Par voiture à deux roues et à un cheval	0.50
Par voiture à deux roues et à deux chevaux	0.75
Par voiture à deux roues et à trois chevaux	1.00
Par voiture à quatre roues et à un cheval	0.75
Par voiture à quatre roues et à deux chevaux	1.00
Par voiture à quatre roues et trois chevaux	1.25
Par voiture à quatre roues et à quatre chevaux	1.50
Nota. Pour chaque cheval en sus	0.25

VOITURES DE ROULAGE OU DE MARCHANDS.

Par voiture à deux roues et à un cheval	0.60
Par voiture à deux roues et à deux chevaux	0.85
Par voiture à deux roues et à trois chevaux	1.10
Par voiture à deux roues et à quatre chevaux	1.35
Nota. Pour chaque cheval en sus	0.25
Par voiture à quatre roues et à un cheval	0.80
Par voiture à quatre roues et à deux chevaux	1.05
Par voiture à quatre roues et à trois chevaux	1.30
Par voiture à quatre roues et à quatre chevaux	1.55
Par voiture à quatre roues et à cinq chevaux	1.80
Nota. Pour chaque cheval en sus	0.25

Quand les voitures seront vides, elles ne payeront que moitié prix.

CHARRETTES SERVANT A L'AGRICULTURE.

Pour charrette attelée de deux bœufs, d'un cheval ou d'un mulet	0.20
Nota. Pour chaque cheval, mulet ou paire de bœufs en sus	0.05
Par charrette attelée de deux ânes	0.10
Nota. Pour chaque âne en sus	0.05

Quand les charrettes seront à vide, elles ne payeront que moitié prix.

5. Sont exempts des droits de péage :

Le préfet du département, le sous-préfet de l'arrondissement, ainsi que leurs gens et leurs voitures;

Les ministres des différentes cultes reconnus par l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire dans l'exercice de leurs fonctions et leurs greffiers;

Les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les agents voyers, les cantonniers, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les proposés et agents des douanes, les employés de lignes télégraphiques, les commissaires de police, les gardes champêtres, la gendarmerie, dans l'exercice de leurs fonctions;

Les militaires de tout grade voyageant en corps ou séparément, à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service;

Les courriers du gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'État;

Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire;

Les élèves allant à l'école ainsi qu'à l'instruction religieuse ou en revenant;

Les prestataires avec leurs attelages se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations ou en revenant;

Les prévenus, accusés ou condamnés conduits par la force publique, ainsi que leur escorte.

(N° 3158)

[16 novembre 1869.]

Inventaire et classement des archives.

CIRCULAIRE N° 1.

Monsieur le préfet, l'attention de l'administration a été appelée sur les complications auxquelles donne lieu l'absence d'uniformité dans la tenue des inventaires et dans le classement des archives des bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées. L'instruction ministérielle du 28 juillet 1852 ne renfermant à ce sujet que des prescriptions générales, il s'est produit des différences notables, non-seulement d'un service à un autre, mais encore entre les bureaux des ingénieurs d'un même service.

Il m'a paru qu'il y avait lieu de rechercher les moyens de ra-

mener tous les services à l'uniformité, sans secousse et avec les ménagements nécessaires, et j'ai chargé du soin de faire cette recherche une commission spéciale qui, depuis longtemps, s'occupe de la préparation des formules à employer dans les services des ponts et chaussées.

Cette commission, après un examen approfondi, a pensé qu'il convenait d'adopter en principe la formule d'inventaire ci-jointe, mais en laissant toutefois à MM. les inspecteurs généraux le soin d'apprécier, chacun dans leur division, les services auxquels il serait nécessaire ou même simplement utile de l'appliquer immédiatement.

Cet avis, que j'ai cru devoir adopter, a pour conséquence essentielle de ne pas modifier brusquement les dispositions actuellement en usage dans les bureaux de MM. les ingénieurs, là où il n'en résulte pas d'inconvénient, et ne peut avoir que des avantages. MM. les inspecteurs généraux n'inviteront MM. les ingénieurs à employer la nouvelle modification qu'après s'être bien assurés que l'état de choses actuel appelle une modification, et, par là, ainsi que je l'ai dit plus haut, peu à peu l'uniformité dans les inventaires s'établira sans embarras sérieux.

Voici d'ailleurs comment est établie la nouvelle classification. Elle comprend douze sections : 1° service général ; 2° personnel ; 3° comptabilité du trésor ; 4° comptabilité du département ; 5° routes impériales ; 6° routes départementales ; 7° ponts suspendus et ponts à péage ; 8° travaux maritimes ; 9° rivières navigables et flottables ; 10° canaux et rivières canalisées ; 11° service hydraulique ; 12° chemins de fer.

Chacune de ces sections est subdivisée elle-même en autant de chapitres que l'exigent les besoins du service. Les titres adoptés correspondent aux diverses catégories d'affaires qui ressortissent en général au service des ponts et chaussées. Mais MM. les ingénieurs pourront, bien entendu, ajouter à cette nomenclature les nouveaux chapitres que des circonstances particulières et locales pourraient réclamer.

Les articles ou dossiers, dont la réunion compose chaque chapitre, seront désignés par un numéro particulier et par la mention du carton qui les renferme. Les cartons devront par là même porter, non plus l'indication de l'exercice, mais un numéro d'ordre et les titres des sections et chapitres auxquels ils se rapportent. Les pièces seront rangées dans chaque dossier par ordre chronologique ; il conviendra, en outre, pour les chapitres qui le com-

portent, de faire un dossier spécial pour chaque route, rivière, canal, etc.

D'après l'article 27 de l'instruction du 28 juillet 1852 sur la tenue des bureaux, les dossiers étaient portés jusqu'à présent sur l'inventaire par nature d'affaires, en suivant l'ordre alphabétique. Cet ordre a paru devoir être abandonné comme ne tenant pas compte de la connexité existant entre les divers articles qui composent les archives. Il y aura lieu de suivre, à l'avenir, la nomenclature indiquée par la formule ci-jointe, qui servira de récapitulation ou table méthodique des matières portées sur les nouveaux inventaires.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que toutes les dispositions de l'instruction du 28 juillet 1852 continueront d'être appliquées, en tant qu'elles ne sont pas modifiées par la présente circulaire.

Veuillez, monsieur le préfet, m'accuser réception de cette circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs des ponts et chaussées.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le ministre des travaux publics,

Signé E. GRESSIER.

DIVISION DU PERSONNEL.

2e Bureau.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

PONTS ET CHAUSSÉES.

INSPECTION.

Département d

SERVICE

Bureau de l'Ingénieur à la résidence de

INVENTAIRE.

PREMIÈRE PARTIE.

ARCHIVES.

NUMÉROS des chapitres.		NUMÉROS des pages de l'inventaire.
	1re SECTION.	
	SERVICE GÉNÉRAL.	
1	Registre d'ordre.	
2	Inventaires anciens et répertoires.	
3	Comptes de tournées.	
4	Rapports annuels pour le conseil général du département.	
5	Vœux et délibérations du conseil général.	
6	Ouvriers blessés. — Accidents.	
7	Carrières.	
8	Objets divers	
	2e SECTION.	
	PERSONNEL.	
9	Ingénieurs et sous-ingénieurs.	
10	Inspecteurs de chemins de fer.	
11	Conducteurs.	
12	Commissaires de surveillance.	
13	Employés secondaires.	
14	Officiers de port.	
15	Maîtres de port.	
16	Eclusiers, pontiers, barragistes.	
17	Gardes-pêche.	
	3e SECTION.	
	COMPTABILITÉ DU TRÉSOR.	
18	Carnets d'attachements	
19	Sommiers	
20	Registres des comptes ouverts.	
21	Livres de comptabilité.	
22	Décomptes.	
23	Etats de situation.	

NUMÉROS des chapitres.	4e SECTION. — COMPTABILITÉ DU DÉPARTEMENT.	NUMÉROS des pages de l'Inventaire.
24	Sommiers des conducteurs.	
25	Registres des comptes ouverts.	
26	Livres de comptabilité.	
27	Décomptes.	
28	Etats de situation.	
	5e SECTION.	
	ROUTES IMPÉRIALES.	
29	Classement.	
30	Travaux d'entretien.	
31	Travaux neufs de grosses réparations.	
32	Ponts et ouvrages d'art. { Entretien.	
	Ponts et ouvrages d'art. { Reconstructions et grosses réparations.	
33	Plantations. { Nouvelles.	
	Plantations. { Entretien.	
	Plantations. { Ventes d'arbres.	
34	Poteaux et tableaux indicateurs.	
35	Cantonniers.	
36	Alignements, récolements, indemnités, ventes de terrains.	
37	Etats des terrains. { remis au Domaine.	
	Etats des terrains. { acquis au riverains.	
38	Permissions de voiries, récolements.	
39	Contraventions.	
40	Police du roulage.	
41	Voies ferrées sur les routes.	
42	Statistiques.	
43	Objets divers.	
	6e SECTION.	
	ROUTES DÉPARTEMENTALES.	
44	Classement.	
45	Travaux d'entretien.	
46	Travaux neufs et de grosses réparations.	
47	Ponts et ouvrages d'art. { Entretien.	
	Ponts et ouvrages d'art. { Reconstructions et grosses réparations.	
48	Plantations. { Nouvelles.	
	Plantations. { Entretien.	
	Plantations. { Ventes d'arbres.	
49	Poteaux et tableaux indicateurs.	
50	Cantonniers.	
51	Alignements, récolements, indemnités, ventes de terrains.	
52	Permissions de voirie, récolements.	
53	Contraventions de grande voirie.	
54	Police du roulage.	
55	Voies ferrées sur les routes.	
56	Statistiques.	
57	Objets divers.	
	7e SECTION.	
	PONTS SUSPENDUS ET PONTS A PÉAGE.	
	1° *Ponts concédés.*	
58	Actes de concession.	

NUMÉROS des chapitres.		NUMÉROS des pages de l'inventaire.
59	Travaux neufs et de grosses réparations.	
60	Statistiques.	
61	Objets divers.	
	2° *Ponts appartenant à l'administration.*	
62	Travaux d'entretien.	
63	Travaux neufs et de grosses réparations.	
64	Statistiques.	
65	Objets divers.	
	8e SECTION.	
	TRAVAUX MARITIMES.	
66	Travaux d'entretien.	
67	Travaux neufs et de grosses réparations.	
68	Phares et fanaux.—Balisage. { Travaux neufs.	
	Phares et fanaux.—Balisage. { Entretien.	
69	Éclairage.	
70	Lais et relais de mer.	
71	Délimitation du rivage de la mer.	
72	Navigation et appareils à vapeur.	
73	Contraventions.	
74	Police des ports et anciens règlements.	
75	Objets divers.	
	9e SECTION.	
	RIVIÈRES NAVIGABLES ET FLOTTABLES.	
76	Travaux d'entretien.	
77	Travaux neufs et de grosses réparations.	
78	Cantonniers.	
79	Balisage.	
80	Eclairage.	
81	Chemin de halage.	
82	Talus et francs-bords.	
83	Passages d'eau.	
84	Délimitation.	
85	Inondations.	
86	Navigation à vapeur.	
87	Police de la navigation.	
88	Demandes des riverains, récolements.	
89	Prises d'eau.	
90	Usines.	
91	Contraventions.	
92	Locations et permission de pêche.	
93	Police de la pêche et contraventions.	
94	Défense des rives.	
95	Objets divers.	
	10e SECTION.	
	CANAUX ET RIVIÈRES CANALISÉES.	
96	Travaux d'entretien.	

NUMÉROS des chapitres.		NUMÉROS des pages de l'Inventaire.
97	Travaux neufs et de grosses réparations.	
	Plantations. . . . . { Nouvelles.	
98	Plantations. — Entretien.	
	Plantations. — Ventes d'arbres.	
99	Cantonniers.	
100	Navigation à vapeur.	
101	Prises d'eau, récolements.	
102	Usines, récolements.	
103	Alignements, récolements et indemnités de terrains. . . .	
104	Etats des terrains . . . . { remis au Domaine.	
	Etats des terrains — acquis des riverains.	
105	Contraventions de grande voirie.	
106	Locations et permissions de pêche.	
107	Police de la pêche et contraventions.	
108	Objets divers..	
	11e SECTION.	
	SERVICE HYDRAULIQUE.	
109	Curage.	
110	Police des cours d'eau.	
	Associations syndicales. { Dessèchements.	
111	Associations syndicales. — Irrigations..	
	Associations syndicales. — Endiguement.	
112	Usines.	
113	Prises d'eau.	
114	Drainage.	
115	Mise en valeur des communaux.	
116	Contraventions..	
117	Statistiques.	
118	Police de la pêche et contraventions.	
119	Objets divers..	
	12e SECTION.	
	CHEMINS DE FER.	
	1° *Construction.*	
120	Travaux neufs et de grosses réparations.	
121	Alignements, récolements.	
122	Contraventions	
123	Objets divers..	
	2° *Contrôle des travaux.*	
124	Travaux d'entretien..	
125	Travaux neufs et de grosses réparations.	
126	Alignements, récolements.	
127	Objets divers..	
	3° *Contrôle de l'exploitation.*	
128	Surveillance générale..	
129	Police des stations.	
130	Matériel.	
131	Composition et circulation des trains.	
132	Contraventions..	
133	Accidents.	
134	Tarifs..	
135	Traités particuliers.	
136	Statistiques.	
137	Objets divers..	

(N° 3159)

[2 janvier 1870.]

Personnel. — Nomination de M. le marquis de Talhouët, ministre des travaux publics.

Napoléon, etc.,

Art. 1er. M. le marquis de Talhouët, député, est nommé ministre des travaux publics, en remplacement de M. Gressier, dont la démission est acceptée.

2. Notre garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 3160)

PERSONNEL.

Décembre 1869, Janvier et Février 1870.

INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

[*Décret du* 22 *janvier* 1870. — M. Henriot (Jules), ingénieur en chef de 1re classe, est nommé officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur. (Chevalier du 1er janvier 1856. — 39 ans de services).

2° DÉCISIONS DIVERSES.

30 *décembre*. — M. Bizalion, ingénieur ordinaire, chargé dans le département de la Meurthe du service de l'arrondissement du Centre, sera chargé du service de l'arrondissement de l'Ouest, en remplacement de M. Viller, appelé à un autre service.

M. Bauër, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de l'Est, sera chargé du service de l'arrondissement du Centre, en remplacement de M. Bizalion.

10 *janvier*. — M. Monchovet, conducteur embrigadé de 1re classe, actuellement attaché au service ordinaire du département du Nord, sera chargé du service de l'arrondissement du Nord-Ouest, dans le département du Lot, résidence Gourdon, en remplacement de M. Sauzet, précédemment admis à la retraite.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — Est approuvée la création du service d'ingénieur en chef que comporte l'organisation du service municipal des promenades et plantations de Paris. (Décision préfectorale du 29 novembre 1867.) — M. Darcel, nommé ingénieur en chef, conservera la direction de ce service.

11 *janvier*. — M. Brame, ingénieur en chef, chargé déjà d'un service de contrôle et d'études de chemins de fer, sera chargé, en outre, de l'étude d'un chemin de fer destiné à relier la ville de Rennes à la ligne de Sablé à Nantes, à Châteaubriant.

14 *janvier*. — Le service de contrôle des travaux du chemin de fer de Reims à Metz, dans la traversée du département de la Marne, est supprimé à partir du 1er janvier 1870.

Idem. — Le service de contrôle des travaux du chemin de fer de Mézières à Hirson est supprimé à partir du 1er janvier 1870.

Idem. — La résidence de M. l'ingénieur en chef Regnard, chargé, par arrêté du 30 décembre dernier, du contrôle des études et travaux de la ligne d'Amiens à Romilly, qui avait été fixée précédemment à Château-Thierry, sera fixée à Compiègne.

18 *janvier*. — M. Guilloux, ingénieur ordinaire, en congé illimité, et attaché à la Compagnie du chemin de fer du nord de l'Espagne, est autorisé à passer au service de l'exploitation de la Société des chemins de fer autrichiens.

19 *janvier*. — M. Bonnafous, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département de l'Aude, et au service des études et travaux du chemin de fer de Carcassonne à Quillan, sera exclusivement attaché à ce dernier service sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Viller.

20 *janvier*. — M. Cézanne, ingénieur ordinaire, en congé illimité, actuellement attaché au service de la compagnie des chemins de fer du Midi, est autorisé à accepter les fonctions de directeur de la Compagnie impériale des chemins de fer de la Turquie d'Europe,

Idem. — M. Grandidier, ingénieur ordinaire, actuellement attaché aux études du chemin de fer de Besançon à la frontière suisse par Morteau, sera chargé, dans le département de la Meurthe, du service de l'arrondissement de l'Est, en remplacement de M. Bauër, chargé de l'arrondissement du Centre.

22 *janvier.* — M. Vicart, ingénieur en chef, chargé du service du département du Puy-de-Dôme, réunira à son service la liquidation des études du chemin de fer de Clermont à Tulle, précédemment confiées à M. Ferrand, lesquelles demeurent supprimées.

24 *janvier.* — M. Bouffet, ingénieur ordinaire, actuellement chargé, dans le département des Pyrénées-Orientales, du service de l'arrondissement de l'Est, et attaché au service du port de Port-Vendres, sera chargé, dans le département de l'Aude, du service de l'arrondissement de Carcassonne, et attaché au service hydraulique, en remplacement de M. Bonnafous, appelé à un autre service.

Idem. — M. Reynès, ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Limoux, sera chargé, dans le département des Pyrénées-Orientales, du service de l'arrondissement de l'Est (résidence Perpignan), et attaché au service du port de Port-Vendres, en remplacement de M. Bouffet, appelé dans le département de l'Aude.

Idem. — M. Boutillier, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service de la compagnie des chemins de fer du Midi, est autorisé, sur sa demande, à passer au service de la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons.

27 *janvier.* — M. Proszynski, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Lorient et remis à la disposition du département des travaux publics, sera chargé, dans le département de Tarn-et-Garonne, du service de l'arrondissement de Moissac, en remplacement de M. Demouy, appelé précédemment à un autre poste.

Idem. — M. Coutant, nommé ingénieur en chef par décret du 22 décembre dernier, sera chargé du service ordinaire du département de la Corrèze.

La décision qui appelait à ce poste M. Vigouroux, est rapportée.

27 *janvier.* — Le service de contrôle des études et travaux de la section du chemin de fer d'Amiens à Dijon, comprise entre Amiens et Romilly, confié à M. l'ingénieur en chef Regnard, sera organisé de la manière suivante :

1° Partie comprise entre Amiens et la limite des départements de l'Oise et de l'Aisne : M. Bonnet, ingénieur ordinaire, déjà attaché au service du département de l'Oise;

2° Partie située dans la traversée du département de l'Aisne ; M. Aguellet, ingénieur ordinaire, déjà attaché au service de ce département;

3° Partie comprise dans le département de la Marne et dans le

département de l'Aube jusqu'à Romilly : M. Lagout, ingénieur ordinaire, déjà attaché au service du département de l'Aube.

31 *janvier*. — M. Lyautey, ingénieur en chef, déjà chargé d'un service de contrôle de travaux de chemins de fer, sera, en outre, chargé de l'étude d'un embranchement spécial sur le chemin de fer de Dijon à Langres, destiné à rattacher le plateau de Langres à la vallée de la Marne.

1er *février*. — M. Bertin (Louis), ingénieur ordinaire, actuellement en congé illimité, est remis en activité; il sera chargé du service de l'arrondissement de Nevers et attaché au contrôle des travaux du chemin de fer d'Auxerre à Nevers, en remplacement de M. Coutant, nommé ingénieur en chef du département de la Corrèze.

2° RETRAITES.

	Dates d'exécution
M. Guérin (Edme-Gustave), ingénieur en chef, né le 30 décembre 1807, est admis à faire valoir ses droits à la retraite (limite d'âge).	31 décembre 1869.
M. Henriot (Jules), ingénieur en chef de 1re classe, né le 23 janvier 1808, est admis à faire valoir ses droits à la retraite (limite d'âge).	22 janvier 1870.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

3 *décembre* 1869. — M. Finily (Marius), est nommé conducteur auxiliaire dans le département des Basses-Alpes (service ordinaire).

11 *décembre*. — M. Depiquigny (Édouard-François-Augustin), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service municipal de Paris.

20 *décembre*. — M. Boivin (Louis-Gustave-Georges), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire dans le département de la Somme (service ordinaire).

23 *décembre*. — M. Bussière (Arnaud) est nommé conducteur auxiliaire au service du chemin de fer de Libourne à Bergerac.

12 *janvier* 1870. — M. Monnier (Henri-Alfred), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire dans le département de la Corse.

13 *janvier.* — M. Poirel (Joseph), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire dans le département des Vosges.

20 *janvier.* — M. Galtier (Louis-Georges), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire dans le département de l'Aveyron (service ordinaire).

22 *janvier.* — M. Ordonnaud (François) est nommé conducteur auxiliaire dans le département des Basses-Alpes.

Idem. — M. Ravin (Joseph-Placide), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire dans le département du Pas-de-Calais, au service des ports maritimes.

Idem. — M. Anselme (Jean-Baptiste), agent secondaire, est nommé conducteur dans le département de la Savoie (service ordinaire).

Idem. — M. Rey (François), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire dans le département des Basses-Alpes (service ordinaire).

Idem. — M. Chaillan (Philippe-Louis), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire dans le département des Basses-Alpes (service ordinaire).

29 *janvier.* — M. Bourdeau (Pierre), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire de la Charente-Inférieure.

4 *février.* — M. Rossi (J. B.), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

10 *janvier.* — M. Gay, conducteur auxiliaire dans la Seine-Inférieure (service ordinaire), passe au service ordinaire de l'Ardèche.

Idem. — M. Carré, conducteur auxiliaire à la navigation de l'Yonne, dans le département de Seine-et-Marne, passe dans le département de l'Aube (même service).

Idem. — M. Déchaux, conducteur auxiliaire au contrôle du chemin de fer de Lyon, dans le département de la Nièvre, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. Delamotte, conducteur de 4e classe, au service ordinaire dans le département du Haut-Rhin, passe au service des ports maritimes des Côtes-du-Nord.

13 *janvier.* — M. Defernez, conducteur de 4e classe, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

15 *janvier.* — M. Bousquel, conducteur auxiliaire dans la Lozère (service ordinaire), passe dans la Seine-Inférieure (service ordinaire).

22 *janvier.* — M. Flessière, conducteur de 3e classe, au service ordinaire des Basses-Alpes, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

22 *janvier.* — M. Bossuat, conducteur auxiliaire dans le département de la Nièvre, service des études du chemin de fer de Cercy-la-Tour à Gilly, sera employé, dans le même département, au contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

Idem. — M. Pécastaing, conducteur auxiliaire au service des travaux maritimes des Basses-Pyrénées, passe au service ordinaire du département des Landes.

25 *janvier.* — M. Gadrad, conducteur de 4e classe, au service de l'Algérie, remis à la disposition de l'administration des travaux publics, est rappelé en France, et attaché au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire.

Idem. — M. Lagatu, conducteur auxiliaire, au service ordinaire du Gers, est mis à la disposition du gouverneur général de l'Algérie, pour être attaché au service des ponts et chaussées.

27 *janvier.* — M. Desserée, conducteur de 4e classe, détaché temporairement dans les bureaux de l'administration centrale, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Laran, conducteur auxiliaire, attaché dans le département des Basses-Pyrénées, au service du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, passe au service de l'administration centrale.

Idem. — M. Rauflet, conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de l'Yonne, est mis à la disposition du gouverneur général de l'Algérie.

Idem. — M. Bonat, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Indre.

Idem. — M. Debelle, conducteur de 2e classe, attaché au service du contrôle des travaux du chemin de fer de l'Est, dans le département de la Meurthe, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. Mongin, conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Marne, sera chargé, dans ce département, de l'arrondissement du Nord. M. Mongin remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

28 *janvier.* — M. Mahout, conducteur auxiliaire, attaché dans le

département de la Corrèze, au service des études du chemin de fer de Clermont à Tulle, passe au service de la navigation de la Loire (3e section) dans le département du Loiret.

29 *janvier*. — M. Bruneau, conducteur de 3e classe au service ordinaire de la Charente-Inférieure, passe au service des ports maritimes du même département.

4 *février*. M. Brandala, conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Var, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — Est acceptée la démission de M. Verger, conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine.

8 *février*. — M. Michault, conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de Toulouse, sera employé dans le département de l'Hérault, au service des études du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux.

Idem. — M. Dutey, conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Isère, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

3° RETRAITES.

	Dates d'exécution
M. Geslin, conducteur de 1re classe, au service ordinaire de la Mayenne.	1er janvier 1870.
M. Delcey, conducteur de 1re classe au service ordinaire de la Haute-Marne.	1er mai 1870.
M. Ledauctec, conducteur principal au service ordinaire de Maine-et-Loire.	1er juillet 1870.

(N° 3161)

[7 mai 1869.]

Voirie urbaine. — Construction sans autorisation. — Sursis. — Article 182 du code forestier. — (Sieur Jourdain.) — *En présence d'une exception préjudicielle soulevée par le prévenu d'empiètement sur la voie publique, le juge de police ne peut pas se borner à surseoir, mais il doit impartir au prévenu un bref délai pour saisir le juge compétent, et justifier de ses diligences* (*).

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Vu le mémoire produit à l'appui du pourvoi, ensemble l'article 182 du code forestier;

Attendu que le juge de police, régulièrement saisi de la connaissance d'une contravention imputée au sieur Jourdain, demeurant à Ham, et résultant de ce que ledit Jourdain aurait construit ou réparé un mur joignant la voie publique sans s'être pourvu au préalable d'une autorisation et d'un alignement donnés par l'autorité municipale, a sursis à statuer au fond, sans fixer un bref délai dans lequel la partie qui a élevé la question préjudicielle devra saisir le juge compétent et justifier de ses diligences, en quoi il a expressément violé l'article 182 du code forestier;

Sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens invoqués à l'appel du pourvoi,

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police du canton de Ham, du 30 janvier 1869; et, pour être statué sur l'inculpation dirigée contre Jourdain, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de simple police du canton de Péronne.

(*) Voir l'arrêt ci-après.

(N° 3162)

[7 mai 1869.]

Voirie urbaine. — Construction sans autorisation et sans alignement. — Amende et démolition. — Jugement unique. — (Sieurs Jourdain et Rocroy.)— *Au cas d'exception préjudicielle soulevée par un prévenu, le juge de police qui ordonne le sursis doit, en même temps, fixer au prévenu un bref délai pour saisir le juge compétent* (*). — *Le juge, saisi d'une contravention de construction sans demande d'autorisation ni d'alignement, ne peut diviser les questions et prononcer actuellement une amende pour le défaut d'autorisation, tandis qu'il sursoit à ordonner la démolition jusqu'après décision sur la question d'empiétement.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Vu le mémoire produit à l'appui du pourvoi, ensemble les articles 172, 161 du code d'instruction criminelle et 182 du code forestier;

En ce qui touche la prétendue non-recevabilité du pourvoi, fondée sur ce que le jugement attaqué, étant en premier ressort et n'étant pas devenu définitif, n'aurait pu être l'objet d'un pourvoi en cassation :

Attendu, d'une part, que le jugement attaqué ne prononce qu'un franc d'amende; qu'il ne pouvait donc être l'objet d'un appel, aux termes mêmes de l'article 172 du code d'instruction criminelle;

Attendu, d'autre part, que le droit d'appel que consacre cet article n'est ouvert, dans les cas qu'il détermine, qu'au profit du prévenu condamné;

Que, sous tous les rapports donc, le pourvoi du ministère public est recevable;

Au fond :

Attendu que Jourdain et Rocroy étaient traduits en simple police pour avoir, le premier comme propriétaire, le second comme architecte dirigeant les travaux, reconstruit un mur de clôture

(*) Voir l'arrêt précédent.

sur ou joignant la voie publique, sans avoir obtenu de l'autorité municipale une autorisation préalable et un alignement;

Attendu que le juge de police a, par le jugement attaqué, prononcé une amende de 1 franc contre les inculpés pour défaut d'autorisation, et qu'il a sursis à statuer sur la question de démolition de la besogne mal plantée jusqu'à ce que la question de savoir s'il y avait eu empiétement sur la voie publique ait été résolue, sans fixer aucun délai pour l'exercice de la poursuite à l'effet de faire statuer sur l'exception;

Attendu qu'aux termes de l'article 161 du code d'instruction criminelle, lorsque le tribunal de police prononce une peine pour contravention, il doit, par le même jugement, statuer sur les demandes en restitution et en dommages-intérêts;

Attendu qu'en matière de petite voirie, la question de la démolition de la besogne mal plantée est essentiellement une question de réparation et de dommages-intérêts, et que cette question est indivisément liée à la question même de la contravention;

Attendu qu'elle ne peut en être séparée sans qu'il en résulte une violation formelle de l'article 161 du code d'instruction criminelle;

Attendu, d'ailleurs, que, même en supposant que les deux questions ci-dessus pussent être divisées, le jugement attaqué n'a pu prononcer un sursis sur l'une d'elles sans fixer un bref délai et sans dire qui devait poursuivre l'instance sur la question préjudicielle; qu'en négligeant de le faire, il a mal appliqué et formellemellement violé l'article 182 du code forestier;

Sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens du pourvoi,

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police du canton de Ham, du 12 décembre 1868;

Et, pour être statué conformément à la loi sur l'inculpation dirigée contre Jourdain et Rocroy, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de simple police du canton de Péronne, etc.

(N° 3163)

[15 mai 1869.]

Voirie urbaine. — Plan d'alignement. — Effet rétroactif. — Démolition illégale. — (Sieur Emile Bos.) — *L'approbation d'un plan général d'alignement n'a pas d'effet rétroactif, et c'est à tort qu'un*

jugement de police ordonne la démolition d'une construction antérieurement faite sur un chemin rural devenu voie urbaine.

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Vu l'avis du conseil d'État du 25 prairial an XIII;

Attendu qu'aux termes dudit avis, les plans généraux des alignements dressés en vertu de l'article 52 de la loi du 16 septembre 1807 ne peuvent devenir obligatoires que du jour où il en est donné connaissance aux personnes dont elles grèvent la propriété, par publication, affiche, notification, significations ou envois faits ou ordonnés par les fonctionnaires publics chargés de l'exécution.

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que la construction élevée sans autorisation par Bos sur un chemin rural, et à raison de laquelle il a été, pour cette contravention, condamné à l'amende, a été effectuée par lui en septembre 1867; que le plan général, qui a déclaré que le chemin rural ferait partie de la voie urbaine, n'a été approuvé par le préfet que le 18 janvier 1868 et publié que le 14 mars de la même année, et que, par conséquent, il n'était pas obligatoire à l'époque où la contravention a éte constatée contre le demandeur:

Attendu, dès lors, qu'en cet état la démolition des constructions élevées sans autorisation ne pouvait être ordonnée comme réparation du préjudice causé par le fait d'un empiétement sur la voie urbaine; que, dès lors, en la prononçant, le jugement attaqué a manifestement violé ledit avis susmentionné;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens produits par le demandeur:

Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal d'Étampes, en date du 30 décembre 1868; et, pour être fait droit sur la prévention, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de Versailles, etc.

(N° 3164)

[29 mai 1869.]

Pêche maritime. — Limites de l'inscription maritime. — Eaux non salées. — (Sieur Eugène Daugas.) *— C'est à tort qu'un prévenu*

est condamné pour avoir pêché sans autorisation dans les limites de l'inscription maritime, sur un cours d'eau non salé affluant à la mer, alors qu'il est établi qu'il n'a pas contrevenu aux mesures d'ordre et de police édictées par la loi du 15 avril 1829, sur la pêche fluviale (*).

(*) Cet arrêt a été rendu en conformité avec le réquisitoire du procureur général. Voici en quels termes ce réquisitoire était conçu :

« Le tribunal de police correctionnel de Saintes a, par jugement du 21 août 1868, condamné à 6 francs d'amende le nommé Daugas (Eugène), marin inscrit, pour avoir pêché sans autorisation dans la rivière de Charente, sur le territoire de la commune de Saint-Savinien, et par application de l'article 5 de la loi du 15 avril 1829.

« Cet article prononce la peine de l'amende contre tout individu qui se livrera à la pêche sur les fleuves navigables et flottables, canaux, ruisseaux et cours d'eau quelconques, sans la permission de celui à qui le droit de pêche appartient. D'autre part, l'article 3 de la même loi porte que des ordonnances royales fixeront les limites entre la pêche fluviale et la pêche maritime dans les fleuves et rivières affluant à la mer; mais la pêche qui se fera au-dessus des points où les eaux cesseront d'être salées sera soumise aux règles de police et de conservation établies pour la pêche fluviale.

« La partie de la Charente où le délit de pêche a été relevé contre Daugas est située au-dessus du point où les eaux cessent d'être salées, mais dans les limites de l'inscription maritime. Cet endroit est donc soumis aux règles de police et de conservation établies pour la pêche fluviale, mais, comme il appartient à l'inscription maritime, la pêche y est libre. L'article 46 du décret reglementaire du 4 juillet 1853, sur la pêche côtière de l'arrondissement maritime de Rochefort, est ainsi conçu : « La pêche est maritime, c'est-à-dire libre, tant « sur les côtes du quatrième arrondissement que dans les fleuves, rivières et « canaux désignés aux tableaux suivants, jusqu'aux limites de l'inscription ma- « ritime ; »

« Quoique libre, la pêche maritime, lorsqu'elle s'exerce au-dessus de la salure des eaux, est soumise à la loi du 15 avril 1829, mais seulement en ce qui concerne l'ordre et la police, et non pas au point de vue de l'autorisation. En effet, le même article 46 ajoute : « Entre le point de cessation de la salure des « eaux et les limites de l'inscription maritime, la pêche, quoique libre, est « soumise aux mesures d'ordre et de police édictées par la loi du 15 avril « 1829, sur la pêche fluviale. »

« Daugas n'avait donc pas besoin d'autorisation pour pêcher sur le territoire de Saint-Savinien. Il devait simplement se conformer aux prescriptions d'ordre et de police. Or le tribunal correctionnel de Saintes l'a condamné pour avoir pêché sans autorisation, par application de l'article 5 de la loi de 1829, et non pour infraction à une mesure d'ordre ou de police.

« M. le garde des sceaux pense donc que, dans ces circonstances, le tribunal correctionnel de Saintes, dans son jugement du 21 août 1868, a fait une fausse application de la loi, et que la réformation de cette erreur est d'intérêt public.

« Par ces considérations,

« Vu la lettre de M. le garde des sceaux, en date du 4 mai 1869 ;

« Vu l'article 441 du code d'instruction criminelle ;

« Nous requérons, pour l'empereur, qu'il plaise à la cour: annuler, dans l'intérêt tant de la loi que du condamné, le jugement du tribunal de police cor-

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Vu l'article 441 du code d'instruction criminelle, la lettre de S. Exc. le garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, du 4 mai 1869, et le réquisitoire du procureur général en la cour, ci-dessus transcrit;

Vu les articles 3 et 5 de la loi du 15 avril 1829, sur la pêche fluviale, et 46 du décret du 4 juillet 1853;

Attendu que le jugement déféré à la cour, rendu le 21 août 1868, par le tribunal correctionnel de Saintes, a condamné Daugas (Eugène), marin inscrit, à 6 francs d'amende, pour avoir pêché dans la Charente sans autorisation, par application des articles 5 et 72 de la loi du 15 avril 1829:

Attendu que l'article 5 de la loi du 15 avril 1829, visé au jugement, prononce la peine de l'amende contre tout individu qui se livrera à la pêche sur les fleuves et rivières navigables ou flottables, canaux, ruisseaux ou cours d'eau quelconques, sans la permission de celui à qui le droit de pêche appartient;

Attendu qu'il résulte clairement des termes de cet article que la peine qu'il édicte ne saurait être applicable alors que la pêche est libre et qu'elle n'est ni affermée ni susceptible de l'être;

Attendu que l'article 46 du décret règlementaire du 4 juillet 1853, sur la pêche côtière du quatrième arrondissement maritime (de Rochefort), porte : « La pêche est maritime, c'est-à-dire libre, tant « sur les côtes du quatrième arrondissement que dans les fleuves, « rivières et canaux désignés au tableaux suivants, jusqu'aux li- « mites de l'inscription maritime; » qu'à la vérité, aux termes du même article et aussi de l'article 3 de la loi de 1829, la pêche, quoique libre dans les limites de l'inscription maritime, lorsqu'elle s'exerce dans ces limites, mais au-dessus du point de cessation de la salure des eaux, reste soumise aux règles de police et de conservation établies pour la pêche fluviale par la loi de 1829; mais que, dans l'espèce, aucune infraction à ces règles n'était imputée à Daugas, poursuivi et condamné exclusivement pour fait de pêche sans autorisation;

---

rectionnelle de Saintes, du 21 août 1868; ordonner qu'à la diligence du procureur général l'arrêt à intervenir sera imprimé et transcrit sur les registres dudit tribunal et partout où besoin sera.

« Fait au parquet, le 12 mai 1869. »

Le procureur général.
Signé DELANGLE.

Attendu qu'en prononçant une condamnation à l'amende pour ce fait de pêche sans autorisation, alors qu'il était constant que Daugas avait pêché dans les limites de l'inscription maritime, c'est-à-dire dans un endroit où la pêche était libre, le jugement attaqué a fait une fausse application de l'article 5 de la loi du 15 avril 1829, et violé expressément l'article 3 de la même loi et l'article 46 du décret du 4 juillet 1853;

Attendu que le réquisitoire du procureur général, conformément à l'ordre du garde des sceaux, conclut à la cassation du jugement dénoncé tant dans l'intérêt de la loi que dans celui du condamné;

Attendu que le fait imputé à Daugas ne constitue ni délit ni contravention;

Par ces motifs, casse et annule, sans renvoi, tant dans l'intérêt de la loi que dans celui du condamné, le jugement rendu par le tribunal de police correctionnelle de Saintes, le 21 août 1868.

(N° 3165)

[10 juin 1869.]

Voirie urbaine. — Balayage. — Adjudicataire. — Responsabilité pénale. — Compétence. — (Sieur Bancoule.) — *L'obligation du balayage étant imposée par la loi, l'adjudicataire, substitué aux habitants par un traité avec le maire, encourt, à défaut de balayage, la pénalité de l'article 471, n° 3, et ne peut échapper à la juridiction du tribunal de simple police par une clause du cahier des charges qui confierait à l'autorité administrative la répression des infractions* (*).

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Vu l'article 471, n° 3, du code pénal et l'article 16 du cahier des charges de l'adjudication du nettoiement et balayage de rues et places de la ville de Constantine;

(*) Un arrêt dans le même sens, et que nous croyons inutile de reproduire, a été rendu le 25 juin 1869 par la cour de cassation, jugeant au criminel, contre un sieur Pucroux, entrepreneur du balayage des Sables-d'Olonne.

Attendu qu'aux termes de l'article 471, n° 3, précité, l'obligation du balayage est imposée, sous peine d'une amende de 1 à 5 francs, aux habitants dans les communes où ce soin a été laissé à leur charge; d'où il résulte qu'il appartient aux maires de substituer à ces habitants, même par voie d'adjudication, un entrepreneur qui, par son acceptation, leur est subrogé dans l'obligation du balayage, et devient passible, en leur lieu et place, des peines qu'ils auraient encourues en cas d'infraction;

Attendu que, par un traité passé entre le maire de Constantine et le sieur Rancoule, ce dernier s'est engagé à pourvoir au balayage et au nettoiement des rues et places de cette ville, moyennant certaines conditions auxquelles il est constaté qu'il ne s'est pas exactement conformé;

Attendu qu'en vain on voudrait ne voir dans ces infractions que l'inexécution d'un contrat; que le traité ainsi passé et les conditions qui y ont été apposées rentrent dans l'exercice du pouvoir réglementaire et de police municipale qui appartient aux maires; d'où il suit que les peines applicables aux infractions qui y sont commises sont celles de l'article 471, n° 3, du code pénal;

Attendu qu'il ne peut être valablement dérogé par le procès-verbal d'adjudication aux règles d'ordre public qui résultent de ces principes, au moyen de clauses particulières stipulant qu'en cas d'infraction les amendes seront poursuivies et prononcées administrativement;

Attendu, en conséquence, que c'est à tort que le tribunal de simple police de Constantine a renvoyé le sieur Rancoule des poursuites dirigées contre lui;

Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Constantine, du 23 mai 1868; et, pour être de nouveau statué sur la contravention, renvoie la cause et le prévenu devant le tribunal de simple police de Guelma, etc.

(N° 3166)

[10 juin 1869.]

Cours d'eau non navigables ni flottables. — Usines. — Établissement sans autorisation. — Forme de l'arrêté. — (Sieur Gehin). — *La force obligatoire des arrêtés pris par les préfets dans les limites*

de leurs attributions ne dépend d'aucune forme sacramentelle de rédaction, et le juge de police ne peut refuser de condamner l'usinier qui a contrevenu à un arrêté pris sous la forme d'approbation d'une proposition de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Vu le chapitre VI de l'instruction législative des 12 et 20 août 1790, l'article 16 du titre II de la loi du 6 octobre 1791, l'article 4 du décret-loi du 25 mars 1852;

Vu l'article 1er de l'arrêté du préfet des Vosges, en date du 25 juillet 1867, qui autorise Gehin à établir une scierie à bois sur la rive gauche du ruisseau du Xoulce, non navigable ni flottable;

Vu l'article 13 dudit arrêté, portant : « Faute par le pétitionnaire « de se conformer, dans un délai fixé, aux dispositions prescrites, « l'administration se réserve, suivant les circonstances, de prononcer la déchéance du pétitionnaire ou de mettre son usine en « chômage, et, dans tous les cas, elle prendra les mesures nécessaires « pour faire disparaître, aux frais du pétitionnaire, toute cause de « dommage provenant de son fait, sans préjudice de l'application « des dispositions pénales relatives aux contraventions en matière « de cours d'eau. Il en sera de même dans le cas où, après s'être « conformé aux dispositions prescrites, le pétitionnaire formerait « une entreprise nouvelle ou changerait l'état de lieu sans y être « préalablement autorisé ; »

Vu la décision prise par le préfet des Vosges, le 27 août 1868, refusant au demandeur l'autorisation d'édifier son usine sur la rive droite du ruisseau du Xoulce;

Vu l'article 471, n° 15, du code pénal;

Vu le mémoire produit à l'appui du pourvoi;

Attendu qu'aucune usine, qu'aucun barrage ou autre ouvrage ne peut être établi sur un cours d'eau non navigable ni flottable sans une permission de l'autorité administrative, qui a le droit de prescrire toutes les mesures propres à prévenir tout dommage, toute incommodité pouvant résulter de l'établissement des usines et ouvrages;

Attendu qu'aux termes des lois susvisées, et notamment de l'article 4 du décret-loi du 25 mars 1852, les préfets statuent, sur l'avis ou la proposition des ingénieurs des ponts et chaussées et conformément aux règlements et prescriptions ministériels, sur les auto-

risations à accorder de toute usine, barrage sur les cours d'eau non navigables ni flottables;

Attendu que, par un premier arrêté en date du 25 juillet 1867, le préfet des Vosges avait autorisé Gehin à établir une scierie mécanique dans sa propriété située sur la rive gauche du ruisseau du Xoulce, à la charge par lui de se conformer aux prescriptions contenues notamment dans les articles 1er et 13 de cet arrêté;

Attendu que le concessionnaire, voulant reporter l'établissement de son usine sur la rive droite dudit cours d'eau, avait sollicité, à cet effet, une nouvelle autorisation;

Que le préfet des Vosges, après l'accomplissement des formalités légales, a, par acte du 27 août 1868, approuvé les conclusions de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui proposait le rejet pur et simple de la demande; qu'il a par là statué dans la limite de ses attributions;

Que cette décision avait été notifiée au demandeur, qui, sans en tenir compte, a construit son usine sur la rive droite du cours d'eau, à 8 mètres environ de l'école communale;

Attendu que ce fait a été constaté par procès-verbaux du commissaire de police et du garde champêtre, des 20 octobre 1868 et 12 février 1869; qu'il a été reconnu par le prévenu;

Que ce fait, de la part de Gehin, constituait une violation formelle des conditions de son propre titre, de l'arrêté du 25 juillet 1867, et une violation non moins formelle de la décision préfectorale du 27 août 1868, laquelle lui refusait l'autorisation d'édifier son usine sur la rive droite et maintenait ainsi les prescriptions du premier arrêté:

Attendu que le juge de police, se fondant sur ce que l'acte du 27 août 1868, par lequel le préfet des Vosges a approuvé les conclusions de l'ingénieur en chef tendant au rejet pur et simple de la demande de Gehin, ne pouvait être considéré comme un arrêté légalement fait sur la police du ruisseau du Xoulce interdisant d'y effectuer aucun travail sans autorisation, et, faisant d'ailleurs abstraction des dispositions de l'arrêté du 25 juillet 1867, a relaxé le prévenu en décidant que le fait qui lui était imputé ne constituait aucune contravention;

Mais attendu que la loi n'impose pas de forme sacramentelle à la rédaction des arrêtés des préfets; que l'acte par lequel le préfet des Vosges a approuvé la proposition de l'ingénieur en chef constitue un arrêté légal et obligatoire sur une matière dont la réglementation rentre dans les attributions de ce fonctionnaire; que le fait reproché au prévenu constituait une contravention à cet arrêté;

qu'il était, en outre, une infraction aux dispositions de l'arrêté du 25 juillet 1867; d'où il suit que le tribunal de police, en s'abstenant de reconnaître leur véritable caractère aux arrêtés susvisés et de réprimer la contravention, a commis une violation des lois et arrêtés précités, notamment de l'article 471, n° 15, du code pénal :

Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal de simple police du canton de Saulxures, du 5 mars 1869, rendu en faveur de Gehin;

Et, pour être procédé et statué sur la prévention conformément à la loi, renvoie les parties, avec les pièces de la procédure, devant le tribunal de police du canton de Remiremont.

(N° 3167)

[18 juin 1869.]

Contravention.— Chemin vicinal.— Travaux particuliers.—(Sieur Duval.)—*Le permissionnaire autorisé, sous certaines conditions, par un arrêté préfectoral, à ouvrir une tranchée sur un chemin public, ne peut être condamné pour dégradation sur le chemin, par application de l'article 479, n° 11, du code pénal, mais doit l'être pour contravention à l'arrêté, en vertu de l'article 471, n° 15.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Sur le moyen pris de ce que le juge de paix s'était déclaré incompétent et avait, au fond, refusé d'appliquer au prévenu la peine prononcée par l'article 471, n° 15, et par l'article 479, n° 11 du code pénal :

Vu ces articles;

Attendu que, par deux arrêtés pris régulièrement et dans la limite de ses pouvoirs, le préfet du département de la Charente-Inférieure avait autorisé Duval, sur sa demande, à ouvrir une tranchée sur le chemin de grande communication n° 43, conduisant de Saintes à Barbezieux, à la charge expresse de ne pas intercepter la circulation, d'exécuter les travaux dans de certaines conditions et de les achever dans un délai déterminé;

Attendu qu'il a été constaté, le 4 janvier 1869, par le procès-verbal de l'agent voyer, après l'expiration de ce délai, que ces conditions n'avaient pas été remplies par Duval d'une manière complète; que le juge de paix, lors de son transport sur les lieux, en présence de toutes les parties, a fait la même constatation; que Duval lui-même a expressément reconnu cette inexécution devant ce magistrat;

Attendu que, si le tribunal de simple police a refusé d'attribuer aux faits établis le caractère de la dégradation prévue et punie par l'article 479, n° 11, par le motif que les travaux constitutifs de cette dégradation avaient été exécutés en vertu de l'autorisation préfectorale, son jugement n'a commis en cela aucune violation dudit article;

Mais attendu que Duval, en ne se conformant pas aux conditions qui lui étaient imposées par les arrêtés précités, avait formellement contrevenu aux dispositions de l'article 471, n° 15, du code pénal; que le juge de police est compétent pour statuer sur les contraventions aux règlements de police administrative réprimées par cet article;

Attendu qu'en se déclarant incompétent pour apprécier si les travaux avaient été exécutés conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 13 octobre, et en refusant de faire à l'inculpé l'application immédiate de l'amende établie par ledit article 471, n° 15, le jugement attaqué a violé les dispositions de cet article et les règles de sa compétence;

Par ces motifs, casse et annule le jugement rendu, le 24 mars 1869, par le tribunal de simple police de Saintes; et, pour être de nouveau statué conformément à la loi sur la poursuite du ministère public, renvoie la cause et les parties, avec les pièces de la procédure, devant le tribunal de simple police de Saint-Porchaire.

(N° 3168)

[25 juin 1869.]

Voirie urbaine. — Trottoir. — Stagnation d'eau. — Sommation du maire. — Règlement général. — (Sieur Revil-Signorat.) — *Lorsque la stagnation des eaux d'une cour intérieure vient de la construction d'un trottoir exécuté par la ville le long de la*

maison du prévenu, celui-ci n'a pas contrevenu au réglement général de voirie. — Si le maire a fait sommation au riverain d'établir dans le trottoir un tuyau pour l'écoulement de ses eaux, la désobéissance à cette prescription n'aurait pu donner lieu à l'application d'une peine, qu'autant que l'obligation de poser ces tuyaux serait résultée d'un règlement général antérieur.

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Sur le moyen tiré d'une prétendue violation des articles 11 et 154 du code d'instruction criminelle, en ce que le jugement attaqué aurait relaxé Revil-Signorat des poursuites malgré les constatations d'un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve contraire, sans qu'une expertise ou une visite de lieux ait été ordonnée pour rechercher cette preuve :

Attendu que le procès-verbal dressé, le 15 mai 1869, par le commissaire de police d'Albertville, constate seulement qu'il existait un amas d'eau dans l'allée de la maison de Revil-Signorat donnant sur la place d'Armes de cette ville, mais n'indiquait précisément ni la provenance de ces eaux ni les causes de leur accumulation; que, dès lors, le tribunal de police pouvait puiser dans des documents du procès et les explications de l'inculpé les éléments de sa conviction sur l'origine et la nature de la stagnation des eaux dont s'agit, et que, par conséquent, il n'a pas, en procédant ainsi, méconnu la foi due au procès-verbal;

Sur le moyen tiré d'une prétendue violation des articles 14 et 41 du règlement municipal d'Albertville, du 9 septembre 1863, et 471, n° 15, du code pénal, en ce que le tribunal de simple police aurait renvoyé l'inculpé des poursuites malgré la constatation de l'existence d'une accumulation d'eau dans l'allée de la maison de Revil-Signorat et de l'absence de tuyaux devant servir à la conduire dans un ruisseau ou cunette de la rue à travers le trottoir établi devant ladite maison :

Attendu qu'il résulte des constatations du jugement que les eaux qui s'étaient accumulées dans l'allée de cette maison donnant sur la place d'Armes provenaient de toitures ayant leur pente sur une cour intérieure; que ces eaux, en vertu de la pente naturelle du terrain, avaient leur écoulement par l'allée sur la place d'Armes; que l'obstacle à cet écoulement, et par conséquent la cause de la stagnation des eaux dans l'allée, venait de la construction très-récente d'un trottoir exécutée par la ville le long de la

maison de Signorat, trottoir qui est plus élevé que le sol de l'allée et que celui de la place; qu'en cette situation, Revil-Signorat n'a pas contrevenu à l'article 14 du règlement précité, qui ordonne seulement aux citoyens d'établir des gouttières et des tuyaux de descente pour conduire jusqu'au sol les eaux des toits ayant leur pente vers la voie publique, non plus qu'à l'article 41 de même règlement, qui ne punit la stagnation des eaux à l'intérieur des habitations qu'autant qu'elle résulte, non de travaux municipaux, mais de la négligence ou du fait du propriétaire, qui aurait, sans droit, mis obstacle à l'écoulement naturel des eaux ;

Attendu que si, par acte du 15 avril 1869, le maire d'Albertville a fait faire sommation à Revil-Signorat d'établir dans le trottoir des tuyaux pour l'écoulement de ses eaux, la désobéissance à cette prescription n'aurait pu donner lieu à l'application d'une peine qu'autant que l'obligation de poser ces tuyaux serait résultée d'un règlement général antérieur; qu'ainsi, en prononçant, dans ces circonstances, l'acquittement de Revil-Signorat, le jugement attaqué n'a commis aucune violation des règlements municipaux, ni de l'article 471, § 15, du code pénal;

Attendu, d'ailleurs, la régularité du jugement ;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 3169)

[25 juin 1869.]

Contravention. — Carrières. — Exploitation à ciel ouvert. — Assainissement. — (Sieur Olive Sens.) *— En Algérie comme en France, bien que la liberté de l'exploitation des carrières à ciel ouvert soit consacrée par la loi de 1810, le maire peut assurer la salubrité publique en prescrivant les mesures nécessaires pour l'écoulement des eaux stagnantes, surtout dans les excavations où l'extraction est abandonnée.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi, fondé sur ce que l'arrêté du maire de Bône, du 10 juillet 1867, qui forme la base des poursuites, n'aurait pas été pris dans les limites de l'autorité municipale;

Attendu qu'il résulte des dispositions de l'article 81 de la loi du 21 avril 1810 que l'exploitation des carrières à ciel ouvert a lieu sans permission, sous la simple surveillance de la police et avec l'observation des lois et règlements généraux ou locaux; qu'il s'ensuit que les maires, en exécution des lois des 24 août 1790 et 19 juillet 1791, peuvent prendre des arrêtés relatifs à l'exploitation de ces carrières pour prévenir les épidémies et assurer la salubrité publique;

Attendu qu'il n'a point été dérogé à ces principes en ce qui concerne l'Algérie, où ils doivent être appliqués comme en France;

Attendu, dès lors, que l'arrêté du maire de Bône, du 10 juillet 1867, approuvé par le préfet du département, qui prescrit aux propriétaires de carrières de terres à briques exploitées à ciel ouvert des mesures pour donner un écoulement aux eaux stagnantes et assurer ainsi la salubrité publique, est pris dans les limites des attributions confiées à l'autorité municipale et qu'il doit être exécuté;

Attendu, en outre, que les excavations contenant des eaux stagnantes, et à raison desquelles le demandeur a été condamné, ne servaient même plus à l'extraction de terres à briques et ne peuvent être considérées comme étant des carrières,

Rejette, etc.

(N° 3170)

[25 juin 1869.]

Contravention. — Chemin vicinal. — Enlèvement de pavés. — Exception. — (Sieur Reuflet.) *— Le juge de la contravention prévue par l'article 479, n° 12, du code pénal doit statuer préalablement, mais sans renvoi au civil, sur l'exception non préjudicielle de propriété des objets mobiliers ne faisant plus partie du sol communal. — Est nulle la condamnation immédiate fondée sur l'article* 555 *du code Napoléon, qui ne résout pas au profit de la commune la question de propriété de pavés autrefois incorporés au sol d'un chemin modifié, mais définitivement extraits par la commune et revendiqués par le riverain, qui prétend avoir fait les frais de l'ancien accotement.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.

La Cour,

Attendu que Reuflet avait été traduit devant le tribunal de police, sous l'inculpation d'avoir fait enlever et placer dans sa cour une certaine quantité de pavés provenant d'un chemin vicinal, et qui, détachés du sol par le fait de l'autorité municipale, avaient été mis en tas contre sa maison, et d'avoir, par là, commis la contravention prévue et punie par l'article 479, n° 12, du code pénal;

Attendu que Reuflet a soutenu que les pavés dont s'agit lui appartenaient originairement; qu'il les avait employés à ses frais pour paver l'accotement du chemin au devant de sa maison, dont il facilitait l'accès; que, depuis, la commune ayant elle-même fait extraire du sol ces pavés et les ayant remplacés par d'autres, ces pierres étaient redevenues meubles; qu'elles étaient rentrées dans sa propriété et qu'il avait le droit de les reprendre;

Attendu que, s'agissant d'apprécier une question de propriété portant, non sur une partie quelconque du sol communal, mais seulement sur des objets mobiliers, il ne pouvait y avoir lieu de prononcer un sursis pour faire juger cette question par les tribunaux civils, en vertu du principe de l'article 182 du code forestier;

Qu'ici le juge de l'action était juge de l'exception; que c'est donc à tort qu'avait été rendu le jugement de sursis du 19 novembre 1868, et que son inexécution reste sans influence sur le jugement du fond; que le tribunal correctionnel avait donc le droit et le devoir de statuer sur l'exception; que, cependant, il s'est abstenu de juger cette question péremptoire de propriété, en se fondant sur ce que la faculté, laissée par l'article 555 du code Napoléon au propriétaire du sol sur lequel un tiers a fait des constructions avec ses propres matériaux, de retenir ceux-ci en en payant la valeur, ou de forcer le tiers à les enlever, interdisait par elle-même à Reuflet d'enlever les pavés dont il s'agit sans le consentement de la commune et faisait tomber son action sous le coup de la loi pénale;

Mais attendu que l'article 555, qui règle le cas où les matériaux employés par un tiers sur le fonds d'autrui font partie de constructions actuellement existantes, ne suffisait pas à lui seul pour résoudre la difficulté dans l'espèce, où la construction avait été supprimée et où les matériaux avaient été définitivement séparés du sol par le propriétaire du terrain et mis à part; qu'il restait alors la question de propriété de l'objet mobilier, sur laquelle le tribunal correc-

tionnel était tenu de statuer préalablement, sauf à examiner ensuite si l'article 479, n° 12, du code pénal était applicable aux faits de la cause;

Attendu qu'en procédant comme il l'a fait et en condamnant immédiatement le prévenu à la peine de cet article, le tribunal correctionnel a fait une fausse application de cette disposition et violé les principes de la matière ;

Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal correctionnel de Lille, du 17 mars 1869, statuant sur appel de simple police, qui a prononcé la condamnation du demandeur;

Et, pour être statué conformément à la loi sur l'appel interjeté par le demandeur du jugement du tribunal de simple police du canton de Lannoy, du 21 janvier 1869, renvoie la cause et l'inculpé devant le tribunal correctionnel de Douai;

Ordonne, etc.

(N° 3171)

[21 août 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la route départementale de l'Hérault n° 17, de Saint-Chinian à Narbonne, entre la route impériale n° 112, au Col de Portel, et le pont de Gabelas.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de l'Hérault n° 17, de Saint-Chinian à Narbonne, entre la route impériale n° 112, au col de Portel, et le pont de Gabelas, suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3172)

[1er septembre 1869.]

Domaine public. — Affectation au département des travaux publics de terrains provenant des fortifications de la place de Béthune (Pas-de-Calais).

Sont affectés au département des travaux publics, plusieurs parcelles de terrains provenant des fortifications de la place de Béthune (Pas-de-Calais).

(N° 3173)

[18 septembre 1869.]

Bacs. — Tarif pour la perception des droits de péage au bac établi sur la Meuse, au Petit-Torcy, commune de Sedan (Ardennes).

Art. 1er. Le tarif approuvé par décret du 23 avril 1849, pour la perception des droits de péage aux bacs situés dans le département des Ardennes, est et demeure applicable au bac établi sur la Meuse, au Petit-Torcy, commune de Sedan (Ardennes).

2. Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont énumérés au tarif relaté à l'article précédent (gardes champêtres et pompiers compris), et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication desdits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

(N° 3174)

[6 octobre 1869.]

Câble sous-marin reliant Brest à une station flottante qui doit être organisée à l'entrée du canal de la Manche, entre l'archipel Scilly et l'île d'Ouessant.

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur ;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Est approuvée la convention ci-annexée, intervenue, le 19 août 1869, entre le ministre de l'intérieur, au nom de l'État, et le sieur Knapp Barrow.

2. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

2° CONVENTION.

Entre :

Le ministre de l'intérieur, agissant au nom de l'État,

Et M. le capitaine Knapp Barrow, qui fait élection de domicile à Paris avenue des Champs-Élysées, n° 116, chez le baron de Voëlmont d'Amelroy,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit, sous la réserve de l'approbation de l'Empereur :

Art. 1er. M. Knapp Barrow s'engage et est autorisé à faire atterrir aux environs de Brest, en un point du littoral de l'empire à déterminer de concer avec l'administration des lignes télégraphiques, un câble sous-marin aboutissant à la station flottante qu'il se propose d'organiser à l'entrée du canal de la Manche, entre l'archipel Scilly et l'île d'Ouessant.

Ce câble sera prolongé par une ligne souterraine jusqu'au bureau de Brest, où les appareils le desservant seront manœuvrés par les employés de l'Éta, sauf remboursement de leur traitement à l'État par M. Knapp Barrow.

La ligne devra être établie dans le délai d'une année, à partir du jour où la présente convention deviendra définitive.

Elle ne pourra, dans aucun cas, concourir à la transmission des correspondances échangées entre la France et le royaume-uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, ou *vice versa*.

2. Le gouvernement français se réserve le droit d'autoriser l'établissement de toutes les communications analogues qu'il jugerait convenables ; mais, à conditions égales, la préférence serait donnée à M. Knapp Barrow.

Pour user de son droit de préférence, M. Knapp Barrow devra faire connaître ses intentions dans le délai d'un mois, à partir de la mise en demeure du gouvernement français.

3. M. Knapp Barrow s'engage à ne pas imposer aux correspondances échangées entre la station flottante ci-dessus désignée et le littoral de l'empire une taxe supérieure à celle qui sera fixée pour les correspondances échangées entre la station et le littoral du royaume-uni de la Grande Bretagne et d'Irlande.

La taxe, une fois déterminée, ne pourra être élevée sans l'assentiment du gouvernement français.

4. On appliquera sur la ligne les règles de la convention télégraphique de Paris, revisée à Vienne, ou de toutes autres conventions internationales par lesquelles elle serait ultérieurement remplacée.

5. Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et le gouvernement au sujet de l'exécution ou de l'interprétation de la présente convention seraient jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

Fait double à Paris, le 19 août 1869.

Signé Knapp Barrow.

Le ministre de l'intérieur,
Signé de Forcade.

Vu pour être annexé au décret du 6 octobre 1869.

Le ministre de l'intérieur,
Signé de Forcade.

(N° 3175)

[6 octobre 1869.]

Câble transatlantique français.

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur;

Vu le cahier des charges qui a servi de base à la concession faite, le 6 juillet 1868, aux sieurs d'Erlanger et Reuter du privilége d'établir une ligne télégraphique sous-marine reliant directement la France et les États-Unis d'Amérique;

Vu la convention télégraphique internationale conclue à Paris, le 17 mai 1865, et revisée à Vienne, le 21 juillet 1868;

Vu l'avis de notre ministre des finances;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Est approuvée la convention ci-annexée, intervenue, le 20 juillet 1869, entre notre ministre de l'intérieur, au nom de l'État, et le contre-amiral Lacapelle, au nom de la compagnie du câble transatlantique français.

2. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

2° CONVENTION.

Entre :

1° Le ministre de l'intérieur, agissant au nom de l'État, d'une part,

2° Et M. le contre-amiral Lacapelle, agissant au nom et pour le compte de la compagnie du câble transatlantique français, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés à cet effet par le conseil d'administration; ledit M. le contre-amiral Lacapelle faisant élection de domicile à Paris, rue Laffitte n° 8, d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'empereur :

Art. 1er. Sur la demande de la compagnie, l'administration des lignes télégraphiques fera établir une ligne télégraphique à un fil, entre Brest et Dieppe, pour faciliter le passage à travers la France des dépêches échangées entre l'Amérique et l'Angleterre.

La compagnie s'engage à verser au trésor, à titre de fonds de concours, le montant des frais de construction de ladite ligne.

Ces frais sont évalués approximativement à 160000 francs, sauf règlement ultérieur à effectuer par les soins du service télégraphique, auquel les concessionnaires déclarent par avance s'en rapporter exclusivement à cet égard.

La liquidation et le payement auront lieu dans le courant des deux mois qui suivront l'achèvement des travaux.

L'État restera propriétaire de la ligne et aura droit de l'affecter au service général; il sera chargé de l'entretien à ses frais, sans encourir aucune responsabilité des interruptions accidentelles qui viendraient à se produire.

2. La taxe afférente au parcours du câble pour les dépêches échangées entre un point quelconque de l'Amérique, d'une part, et un point quelconque de la France, de la Corse, de l'Algérie et de la Tunisie, d'autre part, et *vice versa*, tout en restant dans la limite maxima fixée par l'article 4 du cahier des charges, sera calculée de manière à ce que l'addition de cette taxe avec la taxe américaine et la taxe terminale française, telle qu'elle est déterminée par l'article 3 de la présente convention pour un bureau quelconque de la France et de la Corse, ne dépasse, en aucun cas, la taxe applicable aux dépêches échangées par l'intermédiaire du câble français entre Londres et les mêmes points de provenance ou de destination en Amérique.

3. La taxe terminale française des dépêches échangées avec l'Amérique par l'intermédiaire du câble est fixée, pour un bureau quelconque de la France et

de la Corse, à 2 francs, et pour un bureau quelconque d'Algérie et de Tunisie, à 5 francs par dépêche de vingt mots et au-dessous (adresse et signature comprises), avec augmentation de moitié par série indivisible de dix mots au-dessus de vingt.

4. Les taxes ci-dessus indiquées pour la Corse, l'Algérie et la Tunisie seront augmentées de celles qui seront afférentes à l'administration italienne, toutes les fois que les dépêches devront emprunter le parcours des lignes d'Italie.

5. Le prix du transit français pour les correspondances échangées entre l'Amérique et le royaume-uni d'Angleterre, par l'intermédiaire du câble transatlantique de Brest à New-York, est fixé à 1f.50 par dépêche de vingt mots, avec augmentation de moitié par série indivisible de dix mots.

La taxe du transit français applicable aux correspondances des autres États, est fixée à 3 francs.

6. La communication directe sera établie entre Brest et Londres, excepté dans le cas où, par suite d'insuffisance des fils fonctionnant dans les câbles de la Manche, le service général des correspondances avec l'Angleterre s'y opposerait; l'administration française restera seule juge de l'opportunité des exceptions.

7. La présente convention est faite pour une durée de trois années, sauf modification à y introduire d'un commun accord.

8. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses de la présente convention seraient jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

Fait double à Paris, le 20 juillet 1869.

Le président,
Signé LACAPELLE.

Le ministre de l'intérieur,
Signé DE FORCADE.

Vu pour être annexé au décret du 6 octobre 1869.

Le ministre de l'intérieur,
Signé DE FORCADE.

(N° 3176)

[9 octobre 1869.]

Budget de 1869.—Fonds de concours.— Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1869, à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu le décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits du budget dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu l'état ci-annexé des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1869;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (art. 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 29 septembre 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869 *(budget ordinaire et extraordinaire)*, un crédit de 432 506f.75.

Cette somme de 432 506f.75 est répartie de la manière suivante entre les chapitres des budgets ordinaire et extraordinaire ci-après désignés, savoir :

BUDGET ORDINAIRE.

		francs.	
CHAP. XXI.	Routes et ponts. (Travaux ordinaires.).	157 500.10	
CHAP. XXII.	Navigation intérieure. (Rivières.). . .	113 210.40	
CHAP. XXIII.	Navigation intérieure. (Canaux.). . . .	21 174.59	
CHAP. XXIV.	Ports maritimes. (Phares et fanaux.).	122 057.66	
CHAP. XXV.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de dessèchement, de curage et de drainage.	7 064.00	francs.
	Total du budget ordinaire.	421 006.75	421 006.75

BUDGET EXTRAORDINAIRE.

CHAP. III.	Lacunes des routes impériales. . . .	2 500.00	
CHAP. VIII.	Amélioration de rivières	9 000.00	
	Total du budget extraordinaire. .	11 500.00	11 500.00
	Somme égale au montant du crédit.		432 506.75

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1869.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Budget ordinaire.	
	CHAPITRE XXI.	
	ROUTES ET PONTS. (Travaux ordinaires.)	
Calvados.	Elargissement de la route impériale n° 13, dans la rue d'Auge, à Caen.	francs. 500.00
Jura.	Construction dans la rue de l'Epaule, à Poligny, d'un aqueduc pour les eaux de la route impériale n° 5	500.00
Landes.	Amélioration de la route n° 10, dans la traverse de Campagne.	923.00
Lot.	Construction d'un escalier sur le quai Legendre, à Figeac, route impériale n° 110; exhaussement du parapet dudit quai et élargissement de trottoirs aux abords du pont de Griffeul.	1 000.00
Marne.	Elargissement de la route impériale n° 44, dans la traverse de Saint-Etienne, à Reims.	3 875.00
	Construction d'un égout dans la traverse de Reims, route impériale n° 31.	2 500.00
	Construction d'un égout et amélioration du pavage de la route impériale n° 3, dans la rue de Châlons, à Epernay.	2 450.00
Meuse.	Travaux d'égout dans la traverse d'Etain, sous la route impériale n° 18.	500.00
Rhin (Haut-).	Construction de caniveaux pavés et de trottoirs dans la traverse de Colmar, route impériale n° 83.	1 861.45
Saône (Haute-).	Construction de trottoirs le long de la route impériale n° 57, dans la traverse de Saulx.	3 500.00
Sarthe.	Elargissement de la route impériale n° 158, dans la traverse d'Ecommoy.	500.00
	Amélioration de la route impériale n° 157, dans la traverse de Bouloire	6 100.00
	Amélioration de la route impériale n° 158, dans la traverse de la commune de Château-du-Loir.	900.00
Seine.	Prolongement, sous la route n° 5 et jusqu'à la Marne, de l'égout destiné à assainir la commune de Maison-Alfort	70 000.00
	Construction d'un égout dans la traverse de Bondy, route impériale n° 3, de Paris à Metz.	16 000.00
	Prolongement de l'égout de Villejuif jusqu'à celui de Bicêtre, route impériale n° 7.	15 500.00
Seine-Inférieure.	Elargissement de la route impériale n° 138, dans la traverse de Rouen.	4 000.00
Seine-et-Oise.	Arrosage de la route impériale n° 10, dans la traverse de Versailles.	593.98
	Construction d'un égout sous la route impériale n° 10, dans la traverse de Sèvres.	12 000.00
Sèvres (Deux-).	Elargissement de la route impériale n° 148, dans la traverse de Niort.	5 000.00
Tarn-et-Garonne.	Construction de trottoirs le long de la route impériale n° 123, dans la traverse de Castelsarrasin	9 061.67
Vienne.	Construction de trottoirs et de caniveaux pavés dans la traverse de Couhé, route impériale n° 10.	235.00
	Total du chapitre XXI.	157 500.10

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XXII. NAVIGATION INTÉRIEURE. (Rivières.) (Travaux ordinaires.)	
		francs.
Allier	Travaux de défense de l'Allier au droit de la propriété de M. *de Vogué*	18 200.00
Ardèche	Entretien du barrage de Ternay	5 400.00
Corrèze	Travaux de défense de la ville de Beaulieu contre les inondations	4 000.00
Côte-d'Or	Travaux de défense contre la Saône, à Flammerans	4 400.00
	Entretien des quais de la Saône, à Saint-Jean-de-Losne	150.00
Garonne (Haute-)	Entretien des barrages éclusés du Tarn	500.00
Ille-et-Vilaine	Reconstruction de la charpente du pont de Blossac, sur le chemin de grande communication n° 31, de Châteaugiron à Plélan	4 500.00
Morbihan	Travaux d'amélioration de la rivière d'Aff	7 420.00
Nièvre	Travaux d'entretien de l'Yonne	700.00
Pas-de-Calais	Entretien du pont de Saint-Momelin, sur l'Aa, route départementale n° 15, de Saint-Omer à Watten	300.00
Pyrénées (Basses-)	Entretien des chaussées des quais de la Nive	741.02
	Construction d'un garde-corps sur le quai des Basques, à Bayonne	1 200.00
Rhin (Bas-)	Travaux des digues du Rhin	4 000.00
Rhin (Haut-)	Travaux du Rhin. (Exhaussement et amélioration des digues.)	5 000.00
Rhône	Travaux de construction de la banquette du quai d'Albret, sur le Rhône	3 072.97
	Prolongement du quai de Serin et construction d'une banquette sar la Saône	7 793 05
	Construction d'une chaussée pavée entre le pont de Neuville et le pont de Nemours, sur la rive gauche de la Saône	18 540.21
Saône (Haute-)	Construction d'une maison destinée à servir de logement au passeur du bac de Prantigny, sur la Saône	500.00
Saône-et-Loire	Construction d'un port à Verdun	15 000.00
Seine	Réparation de la voute établie sur la route du canal souterrain de Saint-Maur	4 000.00
Tarn	Entretien du barrage de Castelnau, sur le Tarn	300.00
Tarn-et-Garonne	Travaux de construction de la digue de Sabatou, sur la Garonne	1 000.00
	Travaux de défense de la propriété *Pérignan* contre la Garonne	5 782.53
Yonne	Entretien du déversoir du moulin de Brienon, sur l'Armançon	260.62
	Entretien des pertuis d'Arcy et de Bessy, sur la Cure	300.00
	Entretien du pertuis de Coulanges, sur l'Yonne	150 00
	Total du chapitre XXII	113 210.40
	CHAPITRE XXIII. NAVIGATION INTÉRIEURE. (Canaux). (Travaux ordinaires.)	
Bouches-du-Rhône	Travaux d'approfondissement du canal d'Arles à Bouc	9 762.83

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
		francs
Moselle	Entretien du canal des houillères de la Sarre	10 500.00
Nord	Entretien des ponts de Pont-sur-Sambre et de Hachette, sur la Sambre	501.54
Pas-de-Calais	Réparation du pont-levis de l'écluse de Guines	262.50
Somme	Entretien des ponts établis sur le barrage supérieur du canal de la Somme, aux abords de la gare de Saint-Valery-sur-Somme	147.72
	Total du chapitre XXIII	21 174.59

CHAPITRE XXIV.

PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.

(Travaux ordinaires.)

Bouches-du-Rhône.	Entretien des capoulières placées dans le canal de Bouc à Martigues	1 000.00
Calvados	Travaux de défense du littoral de la commune de Grand-Camp	5 000.00
	Indemnités aux agents chargés de la surveillance des renseignements météorologiques	240.00
	Travaux d'achèvement du port de Courseulles	8 000.00
Charente-Inférieure.	Approfondissement et dévasement des ports et chenaux en 1869	20 000.00
Gironde	Amélioration du port de Saint-Julien	17 000.00
	Entretien du port de Saint-Christoly	500.00
	Entretien du port de la Maréchale	651.00
	Entretien du port de Saint-Estèphe	400.00
	Entretien du port de Pauillac	780.63
	Entretien du port de Beychevelle	120.89
	Entretien du port de Blaye	528.89
	Entretien du port de Planac	300.00
	Entretien du port de Bourg	300.00
Hérault	Amélioration du port de Mèze	30 000.00
	Entretien du port de Mèze	600.00
	Amélioration du port de Bouzigues, sur l'étang de Thau	9 500.00
	Entretien du port de Balaruc	400.00
	Entretien du port de Marseillan	1 050.00
Nord	Réparation et pavage de la chaussée du quai de la Citadelle	11 000.00
Pas-de-Calais	Traitement de l'agent chargé du service des tirages à la mer dans le port de Calais	600.00
	Réparation d'avaries causées par les navires étrangers aux ouvrages du port de Boulogne	9 606.25
	Indemnités aux agents chargés du service des renseignements météorologiques	240.00
Seine-Inférieure	*Idem*	240.00
Somme	Construction de deux nouveaux épis de défense aux falaises du bourg d'Ault	4 000.00
	Total du chapitre XXIV	122 057.66

CHAPITRE XXV.

ÉTUDES ET SUBVENTIONS POUR TRAVAUX D'IRRIGATION, DE DESSÉCHEMENT, DE CURAGE ET DE DRAINAGE.

Drôme	Administration du séquestre du canal de Pierrelatte	7 064.00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Budget extraordinaire.	
	CHAPITRE III. LACUNES DES ROUTES IMPÉRIALES.	
Pyrénées (Basses-).	Entretien de la route thermale n° 3 *bis*, dite *Route de l'Impératrice*.	francs. 2500.00
	CHAPITRE VIII. AMÉLIORATION DE RIVIÈRES.	
Sèvres (Deux-).	Travaux d'amélioration du lit de la Sèvre, entre Niort et Bazouin.	9000.00

(N° 3177)

[15 octobre 1869.]

Fonds de concours. — Exercice 1869. — Algérie. — Ouverture d'un crédit pour les dépenses de personnel du service des ponts et chaussées de la province de Constantine.

Napoléon, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État de la guerre et d'après les propositions du gouverneur général de l'Algérie ;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses ordinaires de l'exercice 1869 ;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, qui a réparti par chapitres, pour chaque ministère, les crédits généraux accordés par la loi précitée ;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840 ;

Vu l'article 52 de notre décret du 31 mai 1862, sur la comptabilité publique ;

Vu notre décret du 10 novembre 1856 ;

Vu l'article 4 du sénatus-consulte du 31 décembre 1861 ;

Vu le récépissé, en date du 12 mai 1869, constatant le versement, à titre de fonds de concours, dans la caisse du trésor pu-

blic, d'une somme de 18 474f.98, représentant la part contributive de la province de Constantine dans les dépenses de personnel du service des ponts et chaussées;

Vu les lettres de notre ministre secrétaire d'État au département des finances, en date des 7 et 24 septembre 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert au gouvernement général de l'Algérie, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1869, un crédit supplémentaire de 18 474f.98 pour les dépenses du personnel du service des ponts et chaussées de la province de Constantine.

Le chapitre XIII (4e section) dudit budget est augmenté de pareille somme de 18 474f.98.

2. Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit susmentionné au moyen des ressources versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Notre ministre secrétaire d'État de la guerre, notre ministre secrétaire d'État des finances et le gouverneur général de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3178)

[16 octobre 1869]

Budget ordinaire et budget extraordinaire de l'exercice 1870. — Répartition des crédits par chapitres.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des finances;

Vu l'article 1er du sénatus-consulte du 31 décembre 1861;

Vu la loi du 8 mai 1869, portant fixation du budget ordinaire et du budget extraordinaire de l'exercice 1870;

Vu notre décret du 17 juillet 1869, portant suppression du ministère d'État;

Vu notre décret du même jour, qui rétablit le ministère de l'agriculture et du commerce tel qu'il existait avant sa réunion au ministère des travaux publics;

Vu les dispositions dudit décret et de notre décret du 11 août

1869, qui placent dans les attributions de notre garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, le service législatif de l'ancien ministère d'Etat, l'ordonnancement des dépenses du conseil privé et du conseil d'État, et dans celles de notre ministre de l'intérieur, le service du *Journal officiel;*

Notre conseil d'État entendu,

§ 1. — BUDGET ORDINAIRE.

Art. 1er. . . . .

2. Les crédits ouverts par la loi de finances précitée au budget ordinaire du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et s'élevant à 97 500 653 francs, sont répartis ainsi qu'il suit :

	francs.
Ministère de l'agriculture et du commerce. . .	12 330 600
Ministère des travaux publics.	85 170 053
Total.	97 500 653

3. Les crédits ouverts à nos ministres par l'article 1er de la loi du 8 mai 1869 pour les dépenses ordinaires de l'exercice 1870, et montant, par suite des modifications contenues en l'article 1er ci-dessus, à la somme de 1 650 608 147 francs, sont répartis, par chapitres, conformément à l'état A ci-annexé.

§ 2. — BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES SPÉCIALES.

4. . . . .

5. Les crédits ouverts au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics par l'article 10 de la même loi, et montant à 4 669 900 francs, sont divisés ainsi qu'il suit :

	francs.
Ministère de l'agriculture et du commerce. . .	2 231 700
Ministère des travaux publics.	2 438 200
Total.	4 669 900

6. Les crédits affectés aux dépenses sur ressources spéciales, et montant, pour l'exercice 1870, d'après l'article 10 de la loi précitée, à 280 298 910 francs, sont répartis, par chapitres, conformément à l'état B ci-annexé.

§ 3. — BUDGET SPÉCIAL DE LA CAISSE D'AMORTISSEMENT.

7. Les crédits affectés aux dépenses de la caisse d'amortissement et fixés, pour l'exercice 1870, par l'article 20 de la loi pré-

citée, à la somme de 77 122 000 francs, sont répartis, par chapitres, conformément à l'état C ci-annexé.

§ 4. — SERVICES SPÉCIAUX RATTACHÉS POUR ORDRE AU BUDGET.

8. Le service spécial de l'école centrale des arts et manufactures, ressortissant à l'ancien ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est rattaché, pour ordre, au ministère de l'agriculture et du commerce.

91. Les crédits ouverts par l'article 21 de la même loi aux services spéciaux rattachés pour ordre au budget, qui sont imputables sur les ressources de ces services et qui s'élèvent, pour l'année 1870, à la somme de 91 848 909 francs, sont répartis, par chapitres, conformément à l'état D ci-annexé.

§ 5. — BUDGET EXTRAORDINAIRE.

10. Sur les crédits ouverts par la loi du 8 mai 1869 au budget extraordinaire du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour l'exercice 1870, et s'élevant à 53 951 850 fr., une somme de 40 000 francs est transportée au budget extraordinaire du nouveau ministère de l'agriculture et du commerce.

11. Les crédits ouverts à nos ministres par l'article 6 de la loi du 8 mai 1869, pour les dépenses extraordinaires de l'exercice 1870, et montant à 123406811 francs, sont répartis, par chapitres, conformément à l'état E ci-annexé.

12. Notre ministre secrétaire d'État au département des finances et nos ministres secrétaires d'Etat aux autres départements sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

Extraits, concernant le ministère des travaux publics, des tableaux annexés au décret du 16 octobre 1869, portant répartition, par chapitres, des crédits du budget ordinaire et du budget extraordinaire de l'exercice 1870.

SECTIONS.	Chapitres.	DÉSIGNATION DES CHAPITRES.	MONTANT des crédits accordés par chapitres.	MONTANT des crédits accordés par sections.
		ÉTAT A. *Dépenses ordinaires.*	francs.	francs.
1ʳᵉ SECTION. — Administration centrale.	1	Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale	702 950	857 950
	2	Matériel et dépenses diverses des bureaux de l'administration centrale	155 000	
2ᵉ SECTION. — Personnel des services des travaux publics.	3	Personnel du corps des ponts et chaussées	4 033 600	10 064 953
	4	Personnel des sous-ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées	4 300 000	
	5	Personnel du corps des mines, enseignement et écoles	866 100	
	6	Personnel des gardes-mines	189 700	
	7	Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime	277 500	
	8	Personnel des agents affectés à la surveillance de la pêche fluviale	318 053	
	9	Frais généraux, secours, etc.	80 000	
3ᵉ SECTION. De l'ancien ministère de l'agriculture du commerce et des travaux publics. — Établissements thermaux.	10	Entretien des établissements thermaux apparte- à l'État	40 000	40 000
4ᵉ SECTION. — Travaux ordinaires des ponts et chaussées. Matériel des mines.	11	Routes et ponts. (Travaux ordinaires.)	33 000 000	50 355 000
	12	Navigation intérieure. Rivières. (*Idem.*)	5 725 000	
	13	Navigation intérieure. (Canaux.) (*Idem.*)	5 400 000	
	14	Ports maritimes, phares et fanaux. *Idem.*	5 500 000	
	15	Études et subventions pour travaux d'irrigations, de dessèchements, de curage et de drainage	580 000	
	16	Subventions applicables aux travaux à exécuter par voie de concession de péage et aux rachats de concessions	100 000	
	17	Matériel des mines	50 000	
7ᵉ SECTION. — Chemins de fer.	18	Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer	23 852 150	23 852 150
	19	Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance	Mémoire.	
	20	Dépenses d'exercices clos	Idem.	
		Total pour les crédits du budget ordinaire	....	85 170 053

SECTIONS.	Chapitres.	DÉSIGNATION DES CHAPITRES.	MONTANT des crédits accordés par chapitres.	MONTANT des crédits accordés par sections.
		ÉTAT B.		
		Dépenses sur ressources spéciales.	francs.	francs.
2e SECTION. (2e partie.)	1	Contrôle et surveillance des chemins de fer. . . .	2 390 000	2 390 000
5e SECTION. (2e partie.)	2	Frais de surveillance des sociétés et établissements divers.	48 200	48 200
		Total pour les dépenses sur ressources spéciales.	. . . .	2 438 200
		ÉTAT C.		
		Dépenses du budget spécial de la caisse d'amortissement.		
1re SECTION. — Annuités diverses.	1	Intérêts, primes et amortissement des emprunts pour canaux.	1 834 970	9 325 507
	2	Rachat des actions de jouissance des canaux soumissionnés.	1 346 327	
	3	Rachat de concession de canaux et de ponts. . .	3 917 250	
	4	Intérêts et amortissement des obligations trentenaires.	2 226 960	
2e SECTION — Garanties d'intérêts aux compagnies de chemins de fer.	5	Garanties d'intérêts aux compagnies de chemins de fer.	26 000 000	26 000 000
		Total pour les dépenses du budget spécial de la caisse d'amortissement.	. . . .	35 325 507
		ÉTAT E.		
		Dépenses extraordinaires.		
6e SECTION. — Travaux extraordinaires des routes et ponts, canaux, rivières et ports. Travaux agricoles et autres.	1	Établissement thermal d'Aix.	36 100	41 251 100
	2	Établissement d'un lazaret à Saint-Nazaire. . . .	15 000	
	3	Lacunes des routes impériales.	3 000 000	
	4	Rectification des routes impériales.	2 000 000	
	5	Nouvelles routes impériales de la Corse.	800 000	
	6	Routes forestières de la Corse.	300 000	
	7	Construction de ponts.	2 400 000	
	8	Amélioration des rivières.	10 000 000	
	9	Établissement de canaux de navigation.	5 500 000	
	10	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	12 000 000	
	11	Travaux de défense contre les inondations. . . .	1 480 000	
	12	Travaux d'amélioration agricole.	3 500 000	
	13	Assainissement des marais communaux.	100 000	
	14	Drainage.	40 000	
	15	Exécution de la carte géologique détaillée de la France.	80 000	
7e SECTION. (2e partie.) — Chemins de fer.	16	Travaux exécutés par l'État.	2 295 077	12 660 750
	17	Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer.	5 402 056	
	18	Subvention pour chemins de fer d'intérêt local. .	4 963 617	
		Total pour les crédits du budget extraordinaire.	. . . .	53 911 850

(N° 3179)

[16 octobre 1869.]

Chemin de fer de Lyon à Montbrison.

1° LOI (8 mai 1869).

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

Article unique. Sont approuvés les articles 3, 4 et 5 de la convention ci-annexée, passée, le 8 mai 1869, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les sieurs Mangini, pour la concession du chemin de fer de Lyon à Montbrison, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du trésor.

Le président : Signé SCHNEIDER.

Les secrétaires : Signé DE GUILLOUTET, BOURNAT, marquis DE CONEGLIANO, MARTEL, CAMILLE DOLLFUS.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui approuve les articles 3, 4 et 5 d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les sieurs Mangini, relativement à la concession d'un chemin de fer de Lyon à Montbrison.

Le premier-vice-président : Signé P. BOUDET.

Les secrétaires : Signé CHAIX D'EST-ANGE, G^{al} Cte DE LA RUE, SUIN.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes est chargé d'en surveiller la publication.

2° DÉCRET (16 octobre 1869).

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer de Lyon à Montbrison;

Vu les dossiers de l'enquête à laquelle cet avant-projet a été soumis, conformément au titre Ier de la loi du 3 mai 1841, dans les départements du Rhône et de la Loire, et spécialement les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 11 et 16 mai 1868;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 25 mai 1868;

Vu les délibérations du conseil général du département du Rhône, en date des 14 juillet 1868 et 5 avril 1869;

Vu la soumission présentée, le 2 mars 1869, par les sieurs Mangini;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 15 juillet 1845, titre VII (*Dispositions générales*);

Vu la loi du 24 juillet 1867, sur les sociétés;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4);

Vu la convention provisoire passée, le 8 mai 1869, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les soumissionnaires susnommés, ladite convention portant concession d'un chemin de fer de Lyon à Montbrison;

Vu le certificat, en date du 1er octobre 1869, constatant le versement à la caisse des dépôts et consignations, à titre de cautionnement, d'une somme de 350 000 francs;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Est approuvée la convention passée, le 8 mai 1869, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les sieurs Mangini, ladite convention portant concession d'un chemin de fer de Lyon à Montbrison.

2. Conformément à l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845, les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ni promesse d'actions négociables avant de s'être constitués en société anonyme.

3. L'émission des obligations que la compagnie pourrait être autorisée à créer ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation de notre ministre des travaux publics, qui en déterminera la forme, le mode et le taux de négociation, et qui fixera les époques et les quotités des versements jusqu'à complète libération.

4. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

3° CONVENTION.

L'an 1869 et le 8 mai,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part,

Et MM. Lucien et Félix Mangini frères,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit.

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède aux sieurs Mangini, qui l'acceptent, un chemin de fer de Lyon à Montbrison.

2. Les sieurs Mangini s'engagent à exécuter ce chemin dans un délai de quatre ans, à partir du décret qui approuvera la présente convention, et suivant les clauses et conditions du cahier des charges annexé à ladite convention.

3. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer aux sieurs Mangini, à titre de subvention, une somme de 12 millions de francs pour l'exécution du chemin susénoncé.

Les sieurs Mangini auront droit, en outre, à la subvention de 2 millions de francs votée par le conseil général du département du Rhône dans la session extraordinaire de janvier 1869.

4. La subvention de l'État sera versée en seize payements semestriels égaux, échéant les 15 janver et 15 juillet, et dont le premier sera effectué le 15 janvier 1871.

Les sieurs Mangini devront justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur le chemin concédé, en achat de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double du montant du terme qu'ils auront à recevoir. La dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de la ligne entière.

5. Le gouvernement aura la faculté, à la date du 15 janvier 1871 et avant le payement du premier terme, de convertir la subvention susénoncée en 90 taux de 4f.50 p. 100 et payables en deux termes égaux, les 15 janvier et 15 juillet de chaque année, le premier de ces termes échéant le 15 janvier 1871.

Toutefois, si, au 15 janvier 1875 ou à une époque antérieure, le gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due aux sieurs Mangini sera soldée en termes égaux, payables les 15 janvier et 15 juillet de chaque année, et dont le dernier écherra le 15 juillet 1878.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels les sieurs Mangini auraient eu droit en vertu de l'article 4 ci-dessus et

en tenant compte des intérêts à 4f.50 p. 100, à partir de l'échéance de chaque terme.

6. La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 1 franc.

Signé E. Gressier.

Approuvé l'écriture : Signé L. Mangini.

Approuvé l'écriture : Signé F. Mangini.

4° CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer de Lyon à Montbrison partira de la place Gerson, à Lyon, dans le quartier Saint-Paul, ou d'un point plus rapproché du pont de Nemours qui serait ultérieurement déterminé par l'administration, de concert avec la compagnie concessionnaire.

L'embarcadère établi sur ce point sera principalement destiné au service des voyageurs et des marchandises à grande vitesse.

La ligne passera ensuite près des abattoirs, où sera établie une seconde station, principalement destinée aux voyageurs et aux marchandises à petite vitesse. Elle sera raccordée avec la ligne de Paris à Lyon, soit vers ce point, soit directement dans la gare de Vaise appartenant à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

La ligne passera par ou près Lentilly, l'Arbresle, se raccordera en ce point avec celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée, passera par ou près Sainte-Foy-l'Argentière, Bellegarde, Montrond; elle se raccordera en ce dernier point avec la ligne de Paris à Saint Étienne et aboutira à Montbrison, où elle se raccordera également avec la ligne de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et terminés dans un délai de quatre ans, à partir de la date du décret qui approuvera la concession.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modi-

fications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellement et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième.

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison ; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversées par le chemin de fer, des passages, soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6. Le chemin de fer sera exécuté pour deux voies entre Lyon et Charbonnières.

Entre Charbonnières et l'Arbresle, les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement pour deux voies ; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Entre l'Arbresle et Montbrison, les terrains seront acquis pour deux voies ; les terrassements et les ouvrages d'art pourront être exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m.44 à 1m.45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0m.50 de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 400 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 20 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale

ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins; pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de 4m.30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m.80.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4m.50 au moins.

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m.80 au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de 4m.50.

13. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45 degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration des projets-types de ces barrières.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 0m.03 par mètre pour les routes impériales ou départementales, et 0m.05 pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et 4m.50 sur les chemins à une voie; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra être inférieure à 0m.80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m.80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. À la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et des ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes, dans le cas où ils seraient posés sur longuerines.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et

de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérienr de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

26. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

27. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance ; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché général pour l'ensemble du chemin de fer, soit a forfait, soit sur série de prix, est dans tous les cas formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenu en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

31. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera,

des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et

le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux par l'article 2 ci-dessus.

36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

37. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat

sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 350000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

39. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux, qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

40. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être appli-

cables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	de transport.	Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0.067	0.033	0.10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0.050	0.025	0.075
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0.037	0.018	0.055
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f.30.)	0.010	0.005	0.015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs	0.025	0.015	0.04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0.01	0.01	0.02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doubles.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0.20	0.16	0.36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0.09	0.07	0.16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux, ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0.08	0.06	0.14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0.06	0.04	0.10

SUITE DU TARIF.		PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
		fr.	fr.	fr.
4e classe.—Houille.—Marne.—Cendres.—Fumiers — Engrais.—Pierres à chaux et à plâtre.—Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes.—Minerais de fer.—Cailloux et sables	Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.	0.05	0.03	0.08
	Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs. . . .	0.03	0.02	0.05
	Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0.025	0.015	0.04
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.				
Par pièce et par kilomètre.				
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.		0.09	0.06	0.15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.		0.12	0.08	0.20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).		1.80	1.20	3.00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).		2.25	1.50	3.75
Tender de 7 à 10 tonnes.		0.90	0.60	1.50
Tender de plus de 10 tonnes.		1.35	0.90	2.25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.				
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.				
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.		0.15	0.10	0.25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.		0.18	0.14	0.32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.				
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.		0.12	0.08	0.20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.		0.08	0.06	0.14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.				
Grande vitesse.				
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.		0.36	0.28	0.64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.		0.18	0.12	0.30
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express, dans une voiture spéciale sera soumis au tarif de (impôt non compris). . .		0.60	0.40	1.00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f.40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur de Paris, à 20 francs ou au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f.07 par tonne et par kilomètre.

43. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la com-

pagnie ; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

46. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3000 à 5000 kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5000 francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au § 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière que, en aucun cas, un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

48. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après

un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

49. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

52. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire, dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5000 habitants, soit un centre de population de 5000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

53. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

55. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

56. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et 25 centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance,

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8 000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard dans la marche de son service une vitesse supérieure.

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum de 64 mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'echange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

57. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voiture de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de 0f,20 par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

58. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transporter les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'Etat, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

59. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

60. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

61. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou

de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100 ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100 ;

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le gouvernement.

62. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement ; à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire sur-

veiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus de 1 kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires. En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 0f.12 par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, 0f.04 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3500 kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par l'administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

63. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

64. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

65. Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

66. Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

67. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du trésor public une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 fr. par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée en exécution de l'article 58 ci dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

68. Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, le concessionnaire déposera au trésor public une somme de 350 000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

69. La compagnie devra faire élection de domicile à Lyon.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Rhône.

70. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

71. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Arrêté à Paris, le 8 mai 1869.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
Signé E. Gressier.

(N° 3180)

[3 novembre 1869.]

Fonds de concours. — Exercice 1869. — Ouverture d'un crédit sur des fonds de concours versés par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics ;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869 ;

Vu le décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits du budget dudit exercice ;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840 ;

Vu l'état ci-annexé des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'Etat, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1869 ;

Vu notre décret du 10 novembre 1856 ;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (article 4) ;

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 20 octobre 1869 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869 (*Budgets ordinaire et extraordinaire*), un crédit de 226 358f.52.

Cette somme de 226 358f.52 est répartie de la manière suivante entre les chapitres des budgets ordinaire et extraordinaire ci-après désignés, savoir :

BUDGET ORDINAIRE.

		francs.	
Chap. XVI.	Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État......	27 500.00	
Chap. XXI.	Routes et ponts..............	28 381.77	
Chap. XXII.	Navigation intérieure. (Rivières.)...	42 013.17	
Chap. XXIII.	Navigation intérieure. (Canaux.)...	634.68	
Chap. XXIV.	Ports maritimes, services divers...	240.00	
Chap. XXV.	Études et subventions pour travaux d'irrigation..............	351.00	
	Total pour le budget ordinaire.	99 120.62	99 120.62

BUDGET EXTRAORDINAIRE.

Chap. VIII.	Amélioration de rivières........	100 000.00	
Chap. XIV *bis*.	Travaux de défense des villes contre les inondations.	20 000.00	
Chap. XVI.	Établissement de grandes lignes de chemins de fer............	7 237.90	
	Total pour le budget extraordinaire.	127 237.90	127 237.90
	Somme égale au montant du crédit........		226 358.52

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées à titre de fonds de concours.

3. Nos ministres secrétaires d'Etat aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice **1869.**

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Budget ordinaire.	
	CHAPITRE XVI.	
	ENTRETIEN DES ÉTABLISSEMENTS THERMAUX APPARTENANT A L'ÉTAT.	
Allier.	Travaux d'entretien de l'établissement de Vichy et de ses dépendances.	francs. 27 500.00
	CHAPITRE XXI.	
	ROUTES ET PONTS.	
Jura.	Amélioration du chemin des Landes et de la partie du chemin n° 29 annexe de la route impériale n° 5.	6 000.00
Gironde.	Entretien des parties de routes impériales qui traversent Bordeaux.	6 081.77
Maine-et-Loire. .	Amélioration de la route impériale n° 152 dans la rampe du boulevard du Château, à Angers	6 000.00
Seine.	Prolongement, sous la route impériale n° 7, de l'égout de Villejuif jusqu'à celui de Bicêtre.	10 000.00
Seine-et-Oise. . .	Élargissement de la route impériale n° 15 dans la rue de l'Hôtel-de-Ville, à Pontoise.	300.00
	Total du chapitre XXI.	28 381.77
	CHAPITRE XXII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. (Rivières.)	
Haute-Garonne.	Réparation de la rampe d'accès du Tarn dans la commune de Bessières.	350.00
Loire.	Travaux de défense des rives de la Loire au droit de la propriété de M. *Berloty*, en amont du pont d'Aiguilly.	20 666.67
Seine.	Travaux de dragages dans la Seine.	20 000.00
Tarn.	Travaux d'enrochement du barrage de Lamothe-Gardès.	996.50
	Total du chapitre XXII.	42 013.17
	CHAPITRE XXIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. (Canaux.)	
Nord.	Entretien des ponts sur la Sambre canalisée. .	634.68
	CHAPITRE XXIV.	
	PORTS MARITIMES, SERVICES DIVERS.	
Ille-et-Vilaine. .	Indemnités aux agents chargés du service des renseignements météorologiques.	240.00
	CHAPITRE XXV.	
	ÉTUDES ET SUBVENTIONS POUR TRAVAUX D'IRRIGATION.	
Drôme.	Frais de séquestre du canal de Pierrelatte. . . .	351.00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Budget extraordinaire.	
	CHAPITRE VIII. AMÉLIORATION DE RIVIÈRES.	
Seine.	Rectification du quai de Javel, sur la Seine. . .	francs. 100000.00
	CHAPITRE XIV *bis*. TRAVAUX DE DÉFENSE DES VILLES, ETC.	
Maine-et-Loire. .	Travaux de défense de la ville d'Angers contre les inondations.	20000.00
	CHAPITRE XVI. ÉTABLISSEMENT DE GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER.	
Allier.	Travaux de construction du chemin de fer de Commentry à Gannat.	7237.90

(N° 3181)

[18 novembre 1869.]

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Travaux à exécuter et dépenses à faire sur le nouveau réseau.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics ;

Vu les loi et décret du 19 juin 1857, lesquels constituent le réseau des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu les loi et décret du 11 juin 1863, portant concession de diverses lignes à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et modification des concessions antérieures ;

Vu la loi du 18 juillet 1868 et le décret du 28 avril 1869, portant approbation de la convention passée, le 18 juillet 1868, entre l'Etat et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et spécialement les articles 8, 9 10 et 12 de ladite convention ;

Vu le projet présenté et la demande faite par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerrannée pour que divers travaux complémentaires à exécuter à la gare de Gannat soient approuvés par décret délibéré en conseil d'Etat, conformément aux dispositions de l'article 9 susvisé de la convention du 18 juillet 1868;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, le procès-verbal de conférence des 16, 21 et 23 juin 1869, et les avis du conseil général des ponts et chaussées du 14 juillet suivant;

Notre conseil d'Etat entendu,

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet présenté le 4 mars 1869, pour la modification des dispositions de la gare de Gannat (ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Brioude), avec détail estimatif montant à 1 400 000 francs.

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 7 millions énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum de dépense à autoriser, dans un délai de dix ans, sur le nouveau réseau de la compagnie.

2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 3182)

[18 novembre 1869.]

Conflit d'attributions. — Cours d'eau non navigables ni flottables. — Barrage d'irrigation. — Action possessoire. — Compétence. — (Sieur Roquelaure contre le sieur Prat de Lestang.) — *Il appartient à l'autorité judiciaire de connaître des contestations qui s'élèvent entre les propriétaires riverains des cours d'eau non navigables ni flottables au sujet des droits qu'ils prétendent exercer et des entreprises qu'ils peuvent commettre sur ces cours d'eau. — L'établissement d'un barrage d'irrigation, autorisé au profit d'un riverain par un arrêté préfectoral, n'a pu préjudicier*

aux droits des tiers, que l'arrêté a d'ailleurs réservés, et par suite ne fait pas obstacle à ce que l'usinier inférieur, qui se dit lésé par ce barrage, en demande la suppression devant l'autorité judiciaire, au cas où l'existence de cet ouvrage constituerait une entreprise sur ses droits privés.

Napoléon, etc.,

Vu l'arrêté en date du 17 juin 1869, par lequel le préfet du département du Tarn a élevé le conflit d'attribution dans une instance pendante devant le tribunal civil de l'arrondissement d'Albi entre les sieurs Roquelaure et Prat de Lestang, par suite de l'appel interjeté devant ledit tribunal d'une sentence du juge de paix du canton de Réalmaux du 18 novembre 1868;

Vu l'exploit du 21 août 1868, par lequel le sieur Roquelaure a assigné le sieur Prat de Lestang, devant le juge de paix du susdit canton, à l'effet de voir déclarer que le demandeur avait la possession plus qu'annale des eaux de la rivière non navigable et non flottable du Dadou pour la marche de son moulin, sur cette rivière; voir dire que, par voie de complainte, il serait maintenu dans la possession desdites eaux; déclarer que le sieur Prat de Lestang, par la construction du barrage qu'il avait établi, depuis un mois, en travers dudit cours d'eau, en amont du moulin du sieur Roquelaure, avait porté un trouble à la possession du demandeur; par suite, voir ordonner que le défendeur serait tenu de démolir ce barrage sans délai, et condamner à 5000 francs de dommages et aux dépens; subsidiairement, au cas où la possession plus qu'annale du demandeur serait contestée, l'admettre à prouver par témoin que, depuis un temps immémorial et notamment depuis plus d'un an et un jour, il avait la possession exclusive des eaux du Dadou, et qu'il exerçait cette possession au moyen d'ouvrages apparents;

Vu les conclusions prises à l'audience du juge de paix par le sieur Prat de Lestang et tendant à ce qu'il plaise audit juge rejeter la demande du sieur Roquelaure comme incompétemment introduite; délaisser ce propriétaire à se pourvoir devant l'autorité administrative ainsi qu'il avisera, subsidiairement, déclarer son action mal fondée; en tous cas, le condamner aux dépens;

Vu la sentence du 18 novembre 1868, par laquelle le juge de paix a déclaré mal fondée l'exception d'incompétence soulevée par le sieur Prat de Lestang, et, retenant la cause, a décidé que le sieur Roquelaure avait la possession annale des eaux du Dadou pour son moulin et qu'il devait être maintenu dans cette possession; a déclaré que le sieur Prat de Lestang avait porté trouble à

cette possession en construisant un barrage pour retenir et dériver les eaux; a ordonné que ce trouble cesserait et qu'à ces fins, le sieur Prat de Lestang serait tenu de démolir son barrage dans le délai de trois mois; enfin, a condamné le défendeur à 50 francs de dommages et intérêts avec dépens;

Vu l'acte signifié au sieur Roquelaure, le 18 décembre 1868, par lequel le sieur Prat de Lestang a interjeté appel de la sentence ci-dessus visée;

Vu les conclusions prises devant le tribunal, au nom de l'appelant et tendant à ce qu'il plaise au tribunal annuler, pour incompétence, la décision attaquée, en tant qu'elle s'est occupée d'un barrage autorisé après instruction, par arrêté préfectoral du 3 juin 1867 et qu'elle en a ordonné la démolition : annuler, ou tout au moins réformer cette décision, en tant qu'elle a reconnu recevable en l'état des faits et actes du procès, l'action en complainte avec dommages et, dans tous les cas, pour avoir reconnu cette action fondée; le tout avec dépens;

Vu les conclusions prises au nom du sieur Roquelaure et tendant à ce que l'appel du sieur Prat de Lestang soit rejeté avec amende et dépens;

Vu le mémoire en déclinatoire adressé le 2 février 1869, aux membres composant le tribunal civil d'Albi par lequel le préfet du département du Tarn; attendu que la construction du barrage du sieur Prat de Lestang a été autorisé par arrêté préfectoral pris en vertu des pouvoirs qui ont été attribués à l'administration sur les cours d'eau non navigables et non flottables, par la loi du 12-20 août 1790, l'acte du gouvernement du 19 ventôse an VI et le décret du 25 mars 1852; attendu que les dispositions de la sentence du juge de paix, qui ordonne la démolition de ce barrage, est en opposition avec ledit arrêté préfectoral dont elle neutralise les dispositions réglementaires, conclut à ce qu'il plaise au tribunal déclarer l'autorité judiciaire incompétente pour prononcer la suppression du barrage, sauf, s'il y a lieu, l'allocation d'indemnités pécuniaires au sieur Roquelaure;

Vu les conclusions prises au nom du sieur Roquelaure et tendant au rejet du déclinatoire;

Vu les réquisitions prises par le ministère public le 10 mars 1869 et tendant à ce que le tribunal rejette le déclinatoire, se déclare compétent et retienne la cause pour la juger au fond;

Vu le jugement, en date du 17 mai 1869, par lequel le tribunal a rejeté le déclinatoire du préfet, et statuant sur l'appel du sieur Prat de Lestang, l'a démis de son appel avec amende et dépens;

Vu l'extrait du registre tenu au parquet du procureur impérial près le tribunal civil d'Albi pour l'exécution des lois et règlements sur les conflits, duquel il résulte que l'arrêté de conflit ci-dessus visé a été déposé au greffe, le 18 juin 1869, et que l'avertissement prescrit par l'article 13 de l'ordonnance royale du 1er juin 1828 a été donné aux avoués des parties ;

Vu les observations, en date des 13 juillet et 5 août 1869 adressées par le procureur impérial près le tribunal civil d'Albi à notre garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, en lui transmettant l'arrêté de conflit et les pièces jointes ;

Vu les lettres, en date des 15 juillet et 11 août 1869, par lesquelles notre garde des sceaux ministre de la justice, en transmettant au ministre présidant notre conseil d'État, l'arrêté de conflit ci-dessus visé et les pièces dont la production est exigée par les ordonnances royales des 1er juin 1828 et 12 mars 1831, fait connaître que lesdits arrêtés et pièces sont parvenus à la chancellerie auxdites dates des 15 juillet et 11 août 1869 ;

Vu l'arrêté du préfet du département du Tarn, en date du 3 juin 1867, par lequel le sieur Prat de Lestang a été autorisé à construire un barrage d'irrigation sur la rivière du Dadou ;

Vu les lois des 12-20 août 1790 et 28 septembre 1791 ; vu les articles 644 et 645 du code Napoléon ; l'article 23 du code de procédure civile; la loi du 25 mai 1838, article 6; le décret du 25 mars 1852;

Vu les lois des 16-24 août 1790 et 16 fructidor an III ; les ordonnances royales des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Vu notre décret, en date du 4 août 1869, sur les vacances de notre conseil d'État ;

Considérant que la demande du sieur Roquelaure tendait à faire décider que le sieur Prat de Lestang avait, par la construction d'un barrage d'irrigation sur la rivière du Dadou, commis une entreprise sur les eaux de cette rivière, dont il prétendait avoir la jouissance exclusive depuis plus d'un an et un jour, et à faire condamner ce propriétaire à démolir ledit barrage et à lui payer des dommages-intérêts ;

Que le préfet du département du Tarn a soutenu, dans son mémoire en déclinatoire et dans son arrêté de conflit, que, l'établissement du barrage du sieur Prat de Lestang ayant été autorisé par arrêté préfectoral du 3 juin 1867, l'autorité judiciaire était incompétente pour ordonner la destruction de cet ouvrage;

Considérant que, d'après la loi du 25 mai 1838, il appartient à l'autorité judiciaire de connaître des contestations qui s'élèvent entre les propriétaires riverains des cours d'eau non navigables et

flottables, au sujet des droits qu'ils prétendent exercer et des entreprises qu'ils peuvent commettre sur ces cours d'eau;

Que si l'établissement du barrage construit par le sieur Prat de Lestang a été autorisé par arrêté du préfet, en vertu des pouvoirs de police que l'administration tient des lois des 12-20 août 1790 et 26 septembre-6 octobre 1791, cet arrêté, pris sur la demande et dans l'intérêt unique du sieur Prat de Lestang, n'a pu préjudicier aux droits des tiers, qu'il a, d'ailleurs, expressément réservés, et ne fait pas obstacle à ce que le sieur Roquelaure demande, devant l'autorité judiciaire, la suppression dudit barrage, au cas où l'existence de cet ouvrage constituerait une entreprise sur ses droits privés;

Article 1er. L'arrêté de conflit ci-dessus visé est annulé.

(N° 3183)

[19 novembre 1869.]

Taxes syndicales. — Réclamation tardive. — (Sieur Rouyer et consorts contre le syndicat du ruisseau de Crantenay.) —*N'est pas recevable une réclamation formée plus de trois mois après la publication d'un rôle, alors même que, de l'aveu du syndicat, la taxe syndicale aurait été imposée à tort au requérant.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée par les sieurs Rouyer Gabriel et Can et par la dame veuve Oudot, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 20 novembre 1868, par lequel le conseil de préfecture du département de la Meurthe a rejeté leurs demandes en décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés sur le deuxième rôle de répartition des frais de curage du ruisseau de Crantenay, dans la commune de Vaudeville;

Ce faisant, attendu que par quatre décrets rendus au contentieux, le 27 mai 1868, il a été accordé aux requérants décharge des taxes auxquelles ils avaient été imposés sur le premier rôle mis en recouvrement pour le payement des frais de curage dudit ruisseau; que cette décharge a été accordée par des motifs applicables aux taxes auxquelles les requérants ont été imposés sur le deuxième rôle et que les décrets précités n'ont rejeté leurs réclamations relatives

à ces dernières taxes que par une fin de non-recevoir tirée de ce que ces réclamations n'avaient pas été portées devant le conseil de préfecture : attendu, en outre, que le deuxième rôle a été dressé, non pour le payement des travaux de curage, mais uniquement pour le remboursement des frais d'un procès indûment intenté par l'ancien président de la commission syndicale;

Attendu que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté les réclamations des requérants par le motif qu'elles avaient été formées devant le dit conseil plus de trois mois après la publication du deuxième rôle;

Leur accorder la décharge demandée;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les réclamations des requérants devant le conseil de préfecture;

Vu les observations présentées par le président de la commission syndicale du ruisseau de Crantenay, par lesquelles il reconnaît que, attendu que le deuxième rôle a été dressé pour le recouvrement des frais d'un procès indûment intenté par l'ancien président de la commission syndicale, les requérants sont fondés à demander décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés sur ce deuxième rôle;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, ensemble le rapport des ingénieurs et l'avis du conseil général des ponts et chaussées;

Vu le deuxième rôle de répartition des frais de curage du ruisseau de Crantenay, ledit rôle approuvé et rendu exécutoire par le préfet le 8 mars 1867 et publié le 27 du même mois;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu les lois des 14 floréal an XI, 21 avril 1832 et 4 août 1844;

Considérant que, d'après l'article 3 de la loi susvisée du 14 floréal an XI, les taxes de curage sont recouvrées de la même manière que les contributions directes et que, d'après les articles 28 de la loi du 21 avril 1832 et 8 de la loi du 4 août 1844, les demandes en décharge ou en réduction des contributions directes doivent être formées dans les trois mois de la publication des rôles;

Qu'il résulte de l'instruction, et qu'il n'est pas contesté par les requérants, qu'ils n'ont présenté au conseil de préfecture leurs demandes en décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés sur le deuxième rôle, dressé pour le payement des frais de curage du ruisseau de Crantenay, que plus de trois mois après la publication dudit rôle;

Qu'ainsi, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leurs réclamations comme tardivement formées;

Art. 1er. — La requête des sieurs Rouyer Gabriel, Can et de la dame veuve Oudot est rejetée.

(N° 3184)

[22 novembre 1869.]

Budget extraordinaire. — Algérie. — Report à l'exercice 1869 *d'une portion du crédit ouvert sur l'exercice* 1868, *par le décret du* 31 *octobre* 1868, *pour l'exécution des grands travaux en Algérie.*

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de la guerre et d'après les propositions du gouverneur général de l'Algérie;

Vu nos décrets des 10 décembre 1860 et 7 juillet 1864, sur l'organisation administrative de l'Algérie;

Vu la convention passée, le 18 mai 1865, entre notre ministre secrétaire d'État au département de la guerre et la société générale algérienne, pour l'exécution des grands travaux publics en Algérie;

Vu la loi du 12 juillet 1865, approuvant les articles 1er et 2 de ladite convention;

Vu notre décret du 18 septembre suivant, approuvant la même convention;

Vu la loi du 31 juillet 1867, portant fixation du budget extraordinaire de l'exercice 1868;

Vu notre décret du 27 novembre suivant, répartissant, par chapitres, les crédits de ce budget;

Vu notre décret du 31 octobre 1868, portant virement d'une somme de 1 640 000 francs du chapitre III aux chapitres 1er, II et V du budget extraordinaire du gouvernement général de l'Algérie de l'exercice 1868;

Vu notre décret du même jour, reportant une somme de 6 659 097f.74, de l'exercice 1867 à l'exercice 1868, au titre du budget extraordinaire du gouvernement de général l'Algérie;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget extraordinaire de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, répartissant, par chapitres, les crédits de ce budget;

Vu le rapport de la commission des travaux extraordinaires de l'Algérie, en date du 19 mars 1869;

Vu la lettre de notre ministre secrétaire d'État au département des finances, en date du 10 novembre 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Les crédits ouverts aux chapitres Ier, II, III, IV et V du budget extraordinaire du gouvernement général de l'Algérie de l'exercice 1868, par la loi de finances susvisée du 31 juillet 1867 et nos décrets des 27 novembre 1867 et 31 octobre 1868, également susvisés, sont réduits d'une somme de 5 746 374f,50, non employée en 1868.

Cette somme est et demeure annulée au titre de cet exercice, savoir :

4e SECTION.

		francs.
CHAP. Ier.	Desséchements, irrigations et forages. . .	1 561 081.17
— II.	Routes, ponts, aqueducs, fontaines, canaux et grande voirie.	1 912 681.76
— III.	Ports, phares et fanaux.	2 199 699.11
— IV.	Reboisements et travaux forestiers.	19 989.51
— V.	Frais d'études et accroissement temporaire du personnel.	52 922.95
	Total.	5 746 374.50

2. Ladite somme de 5 746 374f.50 est reportée, pour recevoir la même affectation, aux chapitres ci-après dudit budget de l'exercice 1869, en augmentation des crédits alloués par la loi de finances susvisée du 2 août 1868 et répartis par chapitres par notre décret également susvisé du 12 septembre suivant, savoir :

4e SECTION.

		francs.
CHAP. Ier.	Desséchements, irrigations et forages. . .	1 561 081.17
II.	Routes, ponts, aqueducs, fontaines, canaux et grande voirie.	1 912 681.76
— III.	Ports, phares et fanaux.	2 199 699.11
— IV.	Reboisements et travaux forestiers.	19 989.51
— V.	Frais d'études et accroissement temporaire du personnel.	52 922.95
	Total.	5 467 374.50

3. Il sera pourvu à la dépense autorisée au titre de 1869 par l'article 2 du présent décret au moyen des ressources provenant des versements effectués au trésor public par la société générale

algérienne, en exécution de la convention susvisée du 18 mai 1865.

4. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des finances et de la guerre, et le gouverneur général de l'Algérie, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et au *Bulletin officiel du gouvernement général de l'Algérie.*

(N° 3185)

[24 novembre 1869.]

Chemin de fer de Beauvais à Gournay. — Prorogation du délai fixé pour l'exécution et la mise en exploitation de ce chemin de fer.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics ;

Vu notre décret du 26 juin 1857, portant approbation d'une convention passée, le 21 du même mois, avec la compagnie du chemin de fer du Nord, pour la concession de diverses lignes, et notamment pour la concession éventuelle d'un chemin de fer de Beauvais à la ligne nouvelle de Paris à Dieppe, ensemble la convention et le cahier des charges y annexés ;

Vu l'article 6 de la convention susmentionnée, et notamment le § 2, ainsi conçu :

« La compagnie s'engage à exécuter lesdites lignes à ses frais, « risques et périls, dans un délai de huit années, à dater des dé« crets de concession définitive à intervenir. »

Vu notre décret du 5 juin 1861, qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Beauvais à Gournay et rend définitive la concession éventuelle de cette ligne ;

Vu les loi et décret du 22 mai 1869, qui approuvent la nouvelle convention passée entre l'État et la compagnie du chemin de fer du Nord ;

Vu la demande de la compagnie du chemin de fer du Nord, en date du 30 octobre 1869, tendant à obtenir qu'un nouveau délai

d'un an lui soit accordé pour l'exécution du chemin de fer de Beauvais à Gournay;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4);

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Un nouveau délai, expirant le 5 juin 1870, est accordé à la compagnie du chemin de fer du Nord pour l'exécution des travaux et la mise en exploitation du chemin de fer de Beauvais à Gournay.

2. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3186)

[24 novembre 1869.]

Taxes syndicales. — Canal d'irrigation. — Exonération des parcelles non irriguées. — (Sieur Coren contre le syndicat du canal de Carpentras.) — *Aux termes des statuts de l'association, est dégagé de toute obligation envers la société d'irrigation le sociétaire dont le fonds n'est pas irrigué et ne pourrait l'être que moyennant des travaux trop dispendieux pour être laissés à sa charge.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée par le sieur Coren, propriétaire à Mouteux, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 10 août 1866, par lequel le conseil de préfecture du département de Vaucluse a rejeté sa demande en décharge des taxes auxquelles il est imposé sur le rôle du syndicat du canal de Carpentras, à raison de deux parcelles d'une contenance totale de 1 hectare 75 ares;

Ce faisant, attendu que le syndicat est tenu d'établir la filiole portant sur les plans le n° 19 et qui doit amener l'eau jusqu'aux dites parcelles; que néanmoins le syndicat a ajourné jusqu'à une époque indéterminée l'établissement de cet ouvrage, que la filiole n° 18 dont le syndicat prétend qu'il peut faire usage est très-éloi-

gnée, ne contient pas une quantité d'eau suffisante et ne pourrait être utilisée qu'au moyen de travaux dispendieux que le requérant ne peut être obligé de supporter;

Ordonner le remboursement à son profit des souscriptions, cotisations et avances afférentes à une superficie de 1 hectare 75 ares, subsidiairement mettre le syndicat en demeure de construire la filiole n° 19 dans un délai déterminé et condamner le syndicat aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le syndicat du canal de Carpentras, et tendant au rejet du pourvoi, par le motif : qu'en attendant la construction de la filiole n° 19, la filiole n° 18 peut fournir l'eau nécessaire au requérant, moyennant quelques travaux de la nature de ceux qui sont à la charge des particuliers aux termes de l'article 9 des statuts ;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi et du mémoire en défense ci-dessus visés ; ensemble les rapports d'ingénieurs et l'avis du conseil général des ponts et chaussées transmis par notre ministre ;

Vu le projet d'acte d'association des propriétaires intéressés à la construction du canal d'irrigation de Carpentras, ledit projet dressé le 7 avril 1850, notamment les articles 7, 8 et 9 ;

Vu notre décret du 15 février 1853, portant que les propriétaires compris dans les listes de souscriptions ouvertes à cet effet et ceux qui donneront postérieurement leur adhésion sont autorisés à se réunir en association syndicale sous le nom de société du canal de Carpentras, conformément aux clauses du projet d'acte d'association ci-dessus visé du 7 avril 1850 ;

Vu le plan des lieux ;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu la loi du 14 floréal an XI ;

Vu la disposition des lois annuelles de finances, qui porte que les taxes d'arrosage autorisées par le gouvernement sont recouvrées comme en matière de contributions directes ;

Vu l'article 30 de la loi du 21 avril 1832 ;

Considérant qu'aux termes de l'article 8 des statuts ci-dessus visés, tout sociétaire dont le fonds serait reconnu n'être pas susceptible d'irrigations, sera, par ce fait même, dégagé de toute obligation envers la communauté, et les cotisations qu'il aura versées devront lui être remboursées ;

Considérant que, d'après les plans arrêtés par le syndicat et

approuvés par notre ministre des travaux publics, les parcelles n° 490 et 500 appartenant au sieur Coren, devaient être arrosées au moyen d'une filiole de dérivation portant le n° 19 ;

Que le syndicat n'a pas établi cet ouvrage et en a ajourné la construction à une époque indéterminée ;

Que le syndicat prétend, il est vrai, que le sieur Coren pourrait se servir de la filiole n° 18 ; mais qu'il résulte de l'instruction que cette filiole est distante de 300 mètres au moins des propriétés du requérant, et que celui-ci ne pourrait en dériver les eaux qu'au moyen de travaux dispendieux, qui ne rentrent pas dans la catégorie de ceux que l'article 9 des statuts laisse à la charge des propriétaires ;

Que, dans ces circonstances, le sieur Coren est fondé à demander le remboursement des taxes qu'il a payées au syndicat, à raison des parcelles n° 490 et 500 ;

En ce qui concerne les dépens ;

Considérant qu'aux termes des dispositions législatives ci-dessus visées, les recours contre les arrêtés de préfecture en matière de taxes d'arrosage peuvent être formés sans frais ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de Vaucluse, en date du 10 août 1866, ci-dessus visé, est annulé.

2. Les sommes auxquelles le sieur Coren a été imposé sur le rôle du syndicat du canal de Carpentras, à raison des parcelles 490 et 500, lui seront remboursées.

3. Les conclusions du sieur Coren à fin de dépens sont rejetées.

(N° 3187)

[26 novembre 1869.]

Dommages. — Exhaussement de la voie publique. — Plus-value. Intérêts. — (Compagnie des chemins de fer de l'Ouest contre le sieur Sevaistre.) — *Appréciation de l'indemnité due au riverain d'une voie publique, à raison de l'établissement d'une rampe d'accès qui conduit à une gare, déduction faite de la plus-value acquise au terrain par la proximité de la gare et d'un pont sur la voie ferrée. — Fixation des dates servant de point de départ pour le calcul des intérêts.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour la compagnie concessionnaire des chemins de fer de l'Ouest, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 3 août 1867, par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure l'a condamnée à payer au sieur Sevaistre une indemnité de 18,967 francs à raison du préjudice qui aurait été causé à un terrain qu'il possède à Elbeuf, par l'établissement d'une rampe sur le sol de la rue de Paris ;

Ce faisant, attendu que ce terrain ne pouvait être utilisé que comme séchoir ou comme chantier et que, s'il peut actuellement recevoir des constructions, il doit cette plus-value au voisinage du pont sur la Seine et de la station créés par la compagnie ;

Dire que la compagnie ne devra payer que 1° 1,028 francs pour occupation temporaire d'une parcelle de terrain, depuis le 23 septembre 1864 jusqu'au 24 juillet 1867 et pour dommages divers résultant de cette occupation, 20,500 francs pour frais d'établissement d'une rampe d'accès à celle des extrémités de la propriété du sieur Sevaistre où la différence de niveau est la moins considérable ; — dire que les intérêts de la somme due pour occupation temporaire devront courir, non du 4 avril 1867, jour où ils ont été demandés, mais du 24 juillet suivant, jour où cette occupation a cessé, et condamner le sieur Sevaistre aux dépens, y compris les frais d'expertise ;

Vu l'arrêté attaqué portant que l'indemnité due au sieur Sevaistre est ainsi fixée : indemnité pour occupation temporaire pendant 2 ans, 9 mois et 28 jours, 999f.56; rétablissement d'une clôture, 680f.59; valeur de 33 arbres fruitiers détruits, 198 francs; dépenses à faire pour rendre à la propriété ses accès sur la rue de Paris, 21,008f.86; à déduire, pour plus-value résultant du voisinage du pont et de la station auxquels les remblais exécutés par la compagnie servent d'accès, 4,000 francs; reste dû, 18,967f.01.

Vu le mémoire en défense portant recours incident, présenté pour le sieur Sevaistre, et par lequel le requérant expose que sa propriété, sise dans une rue dont l'importance augmentait constamment avant les travaux de la compagnie, était un terrain à bâtir ; que ce terrain, placé actuellement en contre-bas de cette rue et privé de toute autre issue, ne peut être utilisé qu'en élevant de 2m.30 en moyenne les murs de fondation et en établissant des remblais sur le sol de la propriété ;

Ce faisant, attendu que le tiers expert, dont le conseil de préfecture a adopté les évaluations, a fait une appréciation insuffi-

sante des dépenses nécessaires pour ces travaux de raccordement et que le conseil de préfecture a admis à tort, jusqu'à concurrence de 4,000 francs, une compensation pour plus-value, alors que la privation de tout accès sur le quai et l'établissement d'une pente roide dans la rue de Paris ont causé plus de préjudice que le voisinage de la gare et du pont sur la Seine n'ont procuré d'avantages à la propriété ;

Dire qu'il ne sera fait, sur le montant de l'indemnité, aucune déduction pour plus-value, et ajouter à cette indemnité : 1° 6,964 francs pour surcroît d'épaisseur à donner au mur de fondations, 2° 1,099f.96 pour augmentation de 1 franc par mètre cube de maçonnerie, 3° 2,343 francs pour augmentation de 1f.50 par mètre cube de remblais et allouer au requérant les intérêts des intérêts qui lui sont dus ;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi et du mémoire en défense ci-dessus visés; ensemble les rapports des ingénieurs du service du contrôle transmis par notre ministre ;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Sevaistre, et par lequel il déclare persister dans ses conclusions ;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la compagnie de l'Ouest, et par lequel elle déclare persister dans ses conclusions ;

Vu les rapports d'experts, en date des 27 novembre et 3 décembre 1866, desquels il résulte que l'indemnité due au sieur Sevaistre doit être fixée, d'après l'expert de la Compagnie, à 4,899 francs, et d'après l'expert du propriétaire, à 74,438f.40.

Vu le rapport du tiers expert, en date du 5 février 1867, portant que cette indemnité, après déduction de 1,822 fr. 30 cent. pour plus-value, doit être fixée à 21,000 francs ;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ;

En ce qui concerne l'indemnité de 878f.59 allouée au sieur Sevaistre pour la destruction de 33 arbres fruitiers et pour les frais de rétablissement d'une clôture en planches déplacée et endommagée pour l'exécution des travaux de la compagnie :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que cette indemnité n'est pas exagérée ;

En ce qui concerne l'indemnité de 999 fr. 56 cent. allouée au sieur Sevaistre pour occupation de 390 mètres de terrain, depuis le 23 septembre 1864 jusqu'au 24 juillet 1867 :

Considérant que l'occupation de ce terrain, formant une bande

de 6 mètres de largeur sur toute la façade de la propriété, prive ladite propriété de tout accès sur la voie publique ; qu'en tenant compte de cette circonstance, l'indemnité calculée par le conseil de préfecture, à raison de 353f.70 par an, n'est pas exagérée;

Mais considérant qu'au 4 avril 1867, jour où le sieur Sevaistre a demandé les intérêts des sommes qui lui étaient dues, il n'avait droit à indemnité que pour 2 ans, 6 mois, 11 jours, soit 894f.65;

Qu'ainsi la compagnie est fondée à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a fait remonter audit jour les intérêts de la somme de 104f.91, montant de l'indemnité afférente aux 3 mois 17 jours d'occupation postérieurs à cette date et que ces intérêts n'auraient dû être alloués qu'à partir du 24 juillet suivant, époque où ladite compagnie a fait remise au sieur Sevaistre des terrains occupés;

En ce qui concerne l'indemnité allouée au sieur Sevaistre pour dépréciation de sa propriété :

Considérant que, par suite des remblais exécutés par la compagnie sur le sol de la rue de Paris pour l'établissement d'une rampe d'accès au pont qu'elle a construit sur la Seine, la propriété du sieur Sevaistre, qui a une façade de 65 mètres sur ladite rue, se trouve en contre-bas de 80 centimètres à l'une de ses extrémités, et de 3m.80 à l'autre;

Que la compagnie, pour faire décider qu'elle n'est tenue que d'établir une rampe de raccordement sur le sol de cette propriété au point où la différence de niveau est la moins considérable, soutient qu'avant la création du chemin de fer, cette propriété ne pouvait être utilisée que comme séchoir ou chantier;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, qu'antérieurement à cette époque la rue de Paris, pour l'ouverture de laquelle le sieur Sevaistre avait fait des sacrifices considérables, était déjà bordée de constructions nombreuses, et que, dans tout le quartier où elle est située, les terrains propres à recevoir des constructions avaient acquis une valeur élevée ;

Qu'ainsi, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que la propriété du sieur Sevaistre devait être considérée comme terrain à bâtir, et qu'il y avait lieu de déterminer les dépenses à faire pour lui rendre des facilités d'accès équivalentes à celles dont il disposait auparavant;

Que pour raccorder les constructions à élever sur ce terrain avec le niveau actuel de la rue, il sera nécessaire d'augmenter de 2m.30 en moyenne l'élévation des murs de fondations et de faire sur le sol divers remblais;

Considérant, d'une part, que la compagnie ne justifie pas que le tiers expert, dont le conseil de préfecture a adopté les propositions, ait fait une évaluation exagérée des dépenses auxquelles devra donner lieu ce travail ;

Considérant, d'autre part, que le sieur Sevaistre ne justifie pas, dans son recours incident, que cette évaluation soit insuffisante, si l'on tient compte des facilités plus grandes que présentera l'établissement des caves et sous-sols ;

En ce qui concerne la déduction des 4,000 francs opérée par le conseil de préfecture sur le montant de l'indemnité à raison de la plus-value acquise par la propriété du sieur Sevaistre :

Considérant, d'une part, que le sieur Sevaistre n'est pas fondé à contester que l'établissement du pont construit par la compagnie à l'extrémité de la rue de Paris et celui de la gare, dont cette rue est la principale voie d'accès, aient augmenté la valeur de son terrain ;

Considérant, d'autre part, qu'à raison des inconvénients résultant pour ce terrain de la suppression de toute communication avec le quai de la Seine et de l'établissement d'une rampe le long de sa façade, l'évaluation de cette plus-value faite par le conseil de préfecture n'est pas insuffisante ;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 1154 du code Napoléon, les intérêts échus peuvent produire eux-mêmes des intérêts ; pourvu qu'ils soient dus pour une année entière et qu'il en soit fait une demande spéciale ;

Considérant que les sommes dues au sieur Sevaistre ont porté intérêt à son profit, savoir 18,862f.10 à partir du 4 avril 1867 et 104f.91 à partir du 24 juillet suivant ;

Qu'ainsi, le 10 avril 1868, jour où le sieur Sevaistre a demandé devant nous les intérêts des intérêts échus, il avait droit à une année entière des intérêts de la somme de 18,862f.18 et qu'il y a lieu de lui allouer les intérêts de cette année d'intérêts ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que de tout ce qui précède, il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture les a mis à la charge de la compagnie ;

Art. 1er. La somme de 104f.91 allouée au sieur Sevaistre, pour occupation de son terrain depuis le 4 avril 1867, ne portera intérêt à son profit qu'à partir du 24 juillet de la même année ;

2. L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, en date du 3 août 1867, est réformé en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède.

3. Les intérêts dus au sieur Sevaistre, pour une année, sur la somme de 18,162f10, seront capitalisés pour porter intérêts à son profit à partir du 10 avril 1868.

4. Le surplus des conclusions de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest et du sieur Sevaistre est rejeté.

5. La compagnie des chemins de fer de l'Ouest est condamnée aux dépens.

(N° 3188)

[26 novembre 1869.]

Entrepreneurs. — Décompte. — Hausse notable des prix. — (Sieurs Escarraguel et consorts.) — *Lorsqu'il est établi par l'instruction que les prix courants du pays ont éprouvé une hausse notable, postérieurement a l'adjudication de l'entreprise des requérants, les entrepreneurs pouvaient demander la résiliation de leur entreprise par application de l'article 39 du cahier des clauses et conditions générales. — C'est à tort que l'administration et le conseil de préfecture ont refusé cette résiliation; et, dès lors, les requérants sont fondés à réclamer une indemnité à raison du préjudice qu'ils ont éprouvé postérieurement à leur demande en résiliation, par suite de l'augmentation des prix.*

Napoléon, etc.,

Vu les requêtes sommaire et ampliative présentées pour le sieur Escarraguel, Maublanc et Lesouple, adjudicataires du 25e lot des travaux de construction de la deuxième section du chemin de fer de Rennes à Brest; et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 15 février 1868, par lequel le conseil de préfecture du département du Finistère, saisi pour la seconde fois de leur demande de résiliation de leur entreprise, en vertu de notre décret, en date du 11 août 1864 (*), qui a annulé un précédent arrêté du même conseil rejetant ladite demande et ordonné qu'il y serait statué de nouveau par ledit conseil après expertise con-

---

(*) Voir ce décret, *Annales*, 1865, 4e série, tome V, page 85. L'annulation était fondée sur ce que l'instruction ne contenait pas les éléments nécessaires pour apprécier les prétentions des entrepreneurs.

tradictoire, et statuant sur le vu des rapports des experts et du tiers-expert, a rejeté de nouveau ladite demande ;

Ce faisant, attendu que postérieurement au 23 novembre 1860, date de l'adjudication de leur entreprise, et surtout dans le cours de l'année 1861, il se serait produit une hausse notable des prix courants du pays;

Que la preuve de l'existence de cette hausse résulterait des déclarations d'entrepreneurs produites, de ce que l'administration aurait dû augmenter dans une forte proportion, durant les années 1861, 1862 et 1863, les prix alloués pour diverses entreprises et de plusieurs autres circonstances rappelées dans les avis des experts; que, dès lors, par application de l'article 39 du cahier des clauses et conditions générales, les entrepreneurs avaient le droit d'obtenir la résiliation de leur entreprise;

Dire, que c'est à tort que la demande qu'ils ont présentée à cet effet, le 25 janvier 1862, a été rejetée; leur allouer une indemnité, à raison des travaux qu'ils ont exécutés postérieurement à cette époque, avec les intérêts à partir de la demande et les intérêts des intérêts; mettre les frais d'expertise et les dépens à la charge de l'État.

Vu l'arrêté attaqué;

Vu notre décret rendu au contentieux le 11 août 1864;

Vu les mémoires présentés devant le conseil de préfecture par les entrepreneurs et par les ingénieurs des ponts et chaussées;

Vu les rapports des experts et du tiers-expert;

Vu les observations présentées par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, et tendant au rejet de la requête par le motif : que la hausse des prix, dans le département du Finistère, s'est produite antérieurement à l'époque de l'adjudication de l'entreprise des sieurs Escarraguel et consorts, et que les prix sont restés à peu près constants pendant la durée de cette entreprise ;

Vu le mémoire en réplique présenté pour les sieurs Escarraguel et consorts, et par lequel les requérants déclarent persister dans leurs précédentes conclusions;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu le cahier, en date du 25 août 1833, des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les prix courants du pays ont éprouvé une hausse notable, postérieurement à l'époque

de l'adjudication de l'entreprise des sieurs Escarraguel et consorts; que, dès lors, ces entrepreneurs étaient, à la date du 25 janvier 1862, fondés à demander la résiliation de leur entreprise, par application de l'article 39 du cahier des clauses et conditions générales, et que c'est à tort que leur demande a été rejetée par l'administration et par le conseil de préfecture ; que dans ces circonstances les sieurs Escarraguel et consorts sont fondés à demander une indemnité à raison du préjudice qu'ils ont éprouvé postérieurement au 25 janvier 1862, par suite de l'augmentation des prix; mais que l'état de l'instruction ne permet pas d'évaluer le montant de cette indemnité et qu'il y a lieu de renvoyer les requérants devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra sur leur demande;

Article 1er. — L'arrêté du conseil de préfecture du département du Finistère, en date du 15 février 1868, est annulé.

Article 2. — Les sieurs Escarraguel, Maublanc et Lesouple sont renvoyés devant le conseil de préfecture du département du Finistère, pour y être statué ce qu'il appartiendra sur leur demande d'indemnité, à raison du préjudice qui leur a été causé par le rejet de la demande qu'ils avaient formée le 25 janvier 1862 pour obtenir la résiliation de leur entreprise.

3. Les frais d'expertise et les dépens sont mis à la chargede l'État.

(N° 3189)

[26 novembre 1869.]

Taxes syndicales. — Nullité des décisions contentieuses des commissions spéciales.—Inutilité du pourvoi.—(Commission spéciale du desséchement des marais de Donges.) — *L'article 26 de la loi du 21 juin 1865 sur les associations syndicales ayant eu pour effet d'enlever aux commissions spéciales les attributions contentieuses qu'elles tenaient de la loi du 16 septembre 1807, une décision contentieuse d'une commission spéciale n'a aucune valeur ni aucun caractère juridiques, et dès lors, le pourvoi formé contre cette décision dans l'intérêt de la loi est sans objet.*

Napoléon, etc.,

Vu le recours présenté pour notre ministre des travaux publics, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler, dans l'intérêt de la loi,

une décision prise par la commission spéciale du desséchement des marais de Donges, à la date du 3 juillet 1868, portant rectification, en ce qui touche les héritiers Avenard, du rôle de la plus-value due, dans la commune de Crossac, aux concessionnaires du desséchement, et condamnation des sieurs Guillaume Avenard et dame Marguerite Avenard à avoir à payer chacun à la compagnie du desséchement une somme de 348^{fr}.41 avec intérêts à 4 p. 100 à partir du 25 juin 1825, jour de la réception des travaux du desséchement et aux dépens; par les motifs : que la loi du 25 juin 1865, sur les associations syndicales, a transféré aux conseils de préfecture les attributions contentieuses des commissions spéciales; que la commission spéciale des marais de Donges, en condamnant les héritiers Avenard à payer, chacun à la compagnie du desséchement, une somme de 348^{fr}.41, en les condamnant à des intérêts et à des frais, a rendu un véritable jugement, et que, dès lors, elle est sortie des limites de sa compétence et a excédé ses pouvoirs;

Vu la décision attaquée;

Vu la dépêche de notre ministre des travaux publics, en date du 26 août 1869, de laquelle il résulte que notification de la décision de la commission spéciale du desséchement des marais de Donges a été donnée aux héritiers Avenard, à la date du 15 avril 1869, et qu'à la date du 15 juillet suivant, ces derniers ne s'étaient pas pourvus contre cette décision;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu l'article 44 de la loi du 15 janvier 1849;

Vu la loi du 16 septembre 1807 et l'article 26 de la loi du 21 juin 1865 sur les associations syndicales;

Considérant que l'article 26 de la loi du 21 juin 1865 sur les associations syndicales a eu pour effet d'enlever aux commissions syndicales établies, en vertu de la loi du 16 septembre 1807, pour le desséchement des marais, les attributions contentieuses qu'elles tenaient de cette loi;

Qu'ainsi, la décision, en date du 3 juillet 1868, par laquelle la commission spéciale du desséchement des marais de Donges, établie en vertu de la loi du 16 septembre 1807, a condamné le sieur Guillaume Avenard et la dame Marguerite Avenard à payer chacun, à la compagnie du desséchement, une somme de 348^{fr}.41, avec intérêts à 4 p. 100, à partir du 25 juin 1825, et aux dépens, n'a aucune valeur ni aucun caractère juridiques, et que, dès lors, le pourvoi formé contre cette décision par notre ministre des travaux publics est sans objet;

Art. 1er. Il n'y a lieu de statuer sur le pourvoi ci-dessus visé formé par notre ministre des travaux publics, dans l'intérêt de la loi.

(N° 3190)

[26 novembre 1869.]

Dommages.—Usines.—Chômages.— (Dames veuves Wackenheim.) — *Rejet d'une réclamation basée sur des chômages qui doivent être imputables, non à des travaux exécutés par l'État, mais à une crue extraordiuaire du Rhin et à la négligence même des usiniers.*

Napoléon, etc.

Vu les requêtes sommaire et ampliative présentées pour la dame Constance-Valérie Poirnon, veuve du sieur Gabriel-Laurence Wackenheim, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de ses enfants mineurs, issus de son mariage avec ledit sieur Gabriel-Laurent Wackenheim et pour la dame Adèle Poirnon, veuve du sieur François-Eugène Wackenheim, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de ses enfants mineurs issus de son mariage avec ledit sieur François-Eugène Wackenheim, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté en date du 10 mars 1868, par lequel le conseil de préfecture du département du Bas-Rhin a refusé de leur allouer une indemnité à raison du dommage qu'ils prétendaient avoir été causé au moulin de Rhineau, qu'ils exploitent en vertu d'un bail emphytéotique, pour les travaux que l'État a exécutés pour régulariser le lit du Rhin ;

Ce faisant, attendu que lesdits travaux ont amené la rupture du canal nommé Muhlbach, dont les eaux contribuaient à faire marcher le moulin ; qu'ils ont ensuite empêché le fonctionnement de la prise d'eau établie sur l'un des bras du Rhin et qui servait à l'alimentation du canal du moulin ; qu'ils ont ainsi causé le chômage dudit moulin ;

Dire que l'État sera tenu de leur payer une indemnité de 34.679f66, à raison du chômage, et une indemnité de 5.000 francs à raison de la perte de clientèle qui a été la conséquence du chômage ; qu'il sera en outre tenu de rétablir, dans le délai d'un mois, le canal de Muhlbach et une prise d'eau sur le bras nommé Hau-

flandgrundgienen, soit de leur payer le prix de ces travaux, qu'ils exécuteront en son lieu et place, soit de leur payer immédiatement, pour cet objet, une somme de 10.000 francs; condamner l'État aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les réclamations formées devant le conseil de préfecture pour le sieur Laurent Wackenheim et par la dame Poirnon, veuve du sieur François-Eugène Wackenheim, agissant en qualité de tutrice légale de ses enfants mineurs;

Vu l'arrêté, en date du 1er mars 1866, par lequel le conseil de préfecture a ordonné qu'il serait procédé à une expertise sur ces réclamations;

Vu le rapport des experts et du tiers-expert; ensemble les plans et les autres pièces y annexés;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, et tendant au rejet du recours, par les motifs : que les dommages dont se plaignent les requérants n'auraient pas eu pour cause les travaux exécutés par l'État; que ces travaux auraient, au contraire, amélioré la situation du moulin; que les ouvrages nécessaires à l'alimentation du canal du moulin ont toujours été à la charge des usiniers; que, dès lors, ceux-ci ne sont pas fondés à demander une indemnité à raison du chômage qu'a causé l'inexécution de ces ouvrages en temps utile;

Vu le mémoire en réplique présenté pour les dames Wackenheim et leurs enfants mineurs, et par lequel les requérants déclarent persister dans leurs conclusions;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dommages dont se plaignent les réquérants n'ont pas eu pour cause les travaux exécutés par l'État pour la régularisation du cours du Rhin; qu'ils doivent être attribués, d'une part, à la destruction d'une partie du canal de Muhlbach par les eaux du Rhin, lors d'une crue extraordinaire qui a eu lieu dans l'année 1852, et, d'autre part, à la négligence des usiniers à maintenir en état la prise d'eau autrefois établie et entretenue par eux sur l'un des bras du fleuve; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que l'État ne pouvait être déclaré responsable desdits dommages;

Art. 1er. Le recours des dames Wackenheim ès-noms qu'elles agissent est rejeté.

(N° 3191)

[27 novembre 1869.]

Chemin de fer du Nord.— Approbation de divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics ;

Vu les loi et décret du 22 mai 1869, portant approbation de la convention passée, le même jour, entre l'Etat et la compagnie du chemin de fer du Nord, et spécialement les articles 5, 6, 7 et 9 de de ladite convention ;

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décrets délibérés en conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 9 susvisé de la convention du 22 mai 1869 ;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 9, 16, 23, 30 juin, 7, 14, 21, 28 juillet, 4, 11 et 19 août 1869 ;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL ET DE SAINT-OUEN-L'AUMONE A PONTOISE.

	fr.
Projet de travaux à exécuter à la gare de Pierrefitte, présenté le 28 avril 1869, avec devis estimatif montant à.	37503.29
Projet d'établissement d'une voie et d'une plaque tournante à la gare d'Herblay, présenté le 7 mai 1869, avec devis estimatif montant à.	5800.00
Projet d'établissement de nouvelles voies pour le service des courses et d'une nouvelle halle aux marchandises à Chantilly, présenté le 1er avril 1869, avec détail estimatif montant à.	47500.00

Projet d'établissement d'une voie pour le service du combustible à la gare de Creil, présenté le 28 avril 1869, avec devis estimatif montant à. . . . . fr. 3300,00

Projet de divers travaux complémentaires à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Creil, présenté le 14 avril 1869, avec devis estimatif montant à. 103227.49

Projet d'établissement de nouvelles voies de garage à la station de l'Isle-Adam, présenté le 14 mai 1869, avec devis estimatif montant à. 16000.00

Projet de divers travaux à exécuter à la gare de la Chapelle, présenté le 12 mai 1869, avec devis estimatif montant à. 167765.67

Projet de divers travaux d'amélioration et d'agrandissement à exécuter à la gare de la Chapelle, présenté le 24 mai 1869, avec devis estimatif arrêté au chiffre de. 3000.00

Projet d'établissement d'urinoirs à la gare de Pontoise, présenté le 31 mai 1869, avec devis estimatif montant à. 1000,00

LIGNE DE CREIL A AMIENS.

Projet de fermeture de la marquise de la station de Clermont, présenté le 12 mai 1869, avec devis estimatif montant à. 550,00

Projet de substitution d'un passage sur rails au passage à niveau de la route impériale n° 30, à Breteuil. Demande de la compagnie, du 12 février 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de sa quote-part de dépense, montant à. . 34000.00

Projet d'agrandissement du chantier du combustible et pose de nouvelles voies à la gare d'Amiens, présenté le 14 mai 1869, avec devis estimatif montant à. 8972.74

Pose de fils télégraphiques entre Breteuil et Verton. Demande de la compagnie, du 26 juin 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de sa quote-part de dépense, montant à. 3500,00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'un abri pour voyageurs à établir à la station d'Ailly-sur-Somme, présenté le 7 mai 1869, avec devis estimatif montant à. . 2250.00

LIGNE D'AMIENS A LA FRONTIÈRE BELGE, PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Projet des bâtiments définitifs de la station de Raismes. Demande de la compagnie, des 27 mars et 14 juillet 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de la dépense restant à faire au 1er janvier 1869, ci. 14043.32

Projet des bâtiments définitifs de la gare de Lille. Demande de la compagnie, des 27 mars et 14 juillet 1869, ayant pour objet l'im-

	fr.
putation au compte de premier établissement de la dépense restant à faire au 1er janvier 1869, à.	171801.95
Projet d'agrandissement du bâtiment affecté au service de la lampisterie à la gare de Longueau, présenté le 23 mars 1869, avec devis estimatif montant à.	900.00
Projet d'établissement d'un pont à bascule à la station de Roubaix, présenté le 1er mars 1869, avec devis estimatif montant à. . . .	3300.00
Projet de divers travaux à exécuter à la station de Vitry, présenté le 1er mai 1869, avec devis estimatif montant à.	3733.34
Pose d'une seconde voie sur le raccordement de Fives. Demande de la compagnie, du 5 mai 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de la dépense, évaluée à. . . .	7000.00
Établissement d'une deuxième halle pour le service de la douane à la station de Tourcoing. Demandé de la compagnie, du 5 mai 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de la dépense restant à faire au 1er janvier 1869, ci. . .	37832.98
Projet d'installation de deux plaques tournantes à la gare de Roubaix, présenté le 14 mars 1869, avec devis estimatif montant à. .	6000.00
Projet de transformation de l'ancienne halle aux marchandises de la gare de Lille en remise de wagons et machines, présenté le 7 mai 1869, avec devis estimatif montant à.	8920.50
Projet de remplacement de deux plaques tournantes à la gare d'Albert, présenté le 1er mai 1869, avec devis estimatif montant à. .	1600.00
Projet de divers travaux à exécuter dans les gares de Lille et de Fives, présenté les 28 avril et 1er mai 1869, avec devis estimatif montant à.	42525.59
Projet d'établissement d'un abri pour l'huile de pétrole à la station de Corbehem, présenté le 8 juillet 1869, avec devis estimatif montant à.	1400.00
Projet des bâtiments définitifs de la station de Corbehem, présenté le 18 juin 1869, avec devis estimatif montant à.	43000.00
Projet de transformation en chambres habitables des mansardes du bâtiment du bureau de l'exploitation commerciale, à Lille, présenté le 30 juin 1869, avec devis estimatif montant à.	1000.00
Projet d'établissement d'une station à Phalempin, présenté le 8 juillet 1869, avec devis estimatif montant à.	79000.00
Projet d'établissement d'une station à Miraumont, présenté le 21 juin 1869, avec devis estimatif montant à.	105000.00

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN ET A ERQUELINES, AVEC RACCORDEMENT A BUSIGNY, A SOMAINS, ET LIGNE DE TERGNIER A LAON.

Établissement d'une halle à marchandises à la station de Thourotte. Demande de la compagnie, du 5 mai 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de la dépense restant à faire au 1er janvier 1869, ci.	9297 53

Projet des bâtiments définitifs des voyageurs de la station de Noyon. Demande de la compagnie, des 27 mars et 14 juillet 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de la dépense restant à faire au 1er janvier 1869, ci. . . . . fr. 63602.12

Projet de construction d'une remise pour la pompe à incendie à la station de Bohain, présenté le 10 avril 1869, avec devis estimatif montant à. 720.00

Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Tergnier, présenté le 7 mai 1869, avec devis estimatif montant à. 8 752.08

Projet d'établissement de deux candélabres aux abords de la gare de Cambrai, présenté le 31 mai 1869, avec devis estimatif montant à. 212.00

Projet de construction d'une remise pour la pompe à incendie à la gare d'Aulnoye, présenté le 30 juin 1869, avec devis estimatif montant à. 720.00

Projets des bâtiments définitifs des voyageurs des stations de Montescourt, Bohain, Landrecies, Aulnoye, la Fère et Laon. Demande de la compagnie, des 27 mars et 14 juillet 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement des dépenses restant à faire au 1er janvier 1869, ci.. . . . . 850294.10

LIGNE DE LILLE A TOURNAY.

Projet de raccordement de la voie de la halle de Baizieux avec le garage de droite, présenté le 14 mai 1869, avec devis estimatif montant à. 1 800.00

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Installation d'un pont à bascule à la station de Thiennes. Demande de la compagnie, du 14 mai 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de la dépense restant à faire au 1er janvier 1869, ci. 2287.00

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet des bâtiments définitifs à la gare d'Ardres. Demande de la compagnie, des 27 mars et 14 juillet 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de la dépense restant à faire au 1er janvier 1869, ci. 9 210.23

Projet des bâtiments définitifs des voyageurs de la station de Saint-Pierre-lès-Calais. Demande de la compagnie, des 27 mars et 14 juillet 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de la dépense restant à faire au 1er janvier 1869, ci. 42 724.25

Projet des bâtiments définitifs de la gare de Dunkerque. Demande de la compagnie, des 27 mars et 14 juillet 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de la dépense restant à faire au 1er janvier 1869, ci. 140000.00

Projet des bâtiments définitifs de la station de Steenwerk. Demande de la compagnie, des 27 mars et 14 juillet 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de la dépense restant à faire au 1er janvier 1869, ci.	fr. 19258.95
Projet d'établissement d'une guérite à la station d'Armentières, présenté le 1er mai 1869, avec devis estimatif montant à.	800.00
Projet d'agrandissement de la station d'Armentières. Demande de la compagnie, du 5 mai 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de la dépense restant à faire au 1er janvier 1866, ci.	47 168.09
Remaniement de la ligne télégraphique entre Hazebrouck et Dunkerque. Demande de la compagnie, du 31 mai 1869, ayant pour objet l'imputation au compte de premier établissement de sa quote-part de dépense, ci.	1 000.00
Projet d'allongement de la halle aux marchandises et d'agrandissement du buffet à la gare de Calais, présenté le 27 mars 1869, avec devis estimatif montant à.	25800.00

RÉSEAU.

Projet présenté, le 30 août 1869, pour l'établissement de poteaux hectométriques et d'indicateurs de niveau d'eau sur diverses lignes de l'ancien réseau, avec devis estimatif montant à.	32386.65
Ensemble.	2 217 459.85

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. L'approbation du projet d'allongement de la halle aux marchandises et d'agrandissement du buffet à la gare de Calais est subordonnée aux conditions et réserves suivantes :

La compagnie se conformera, pour les constructions et le choix des matériaux, aux prescriptions de l'article 12 des conditions imposées dans l'avis de la commission mixte, en date du 27 novembre 1868, c'est-à-dire que les constructions seront en bois et fer, sous planchers faisant étage, et qu'il ne sera employé de maçonnerie que pour les soubassements sur 0m.50 de hauteur et pour les cheminées.

Elle devra souscrire un engagement de démolition sans indemnité, dans le cas prévu par la loi et à la première réquisition de l'autorité militaire.

Elle déplacera la clôture de la gare et reportera de A en B, sui-

vant les indications de la feuille de retombe du plan, la porte établie sur la voie de service.

3. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3192)

[27 novembre 1869.]

Chemin de fer du Nord. — Approbation de divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics;

Vu les loi et décret du 22 mai 1869, portant approbation de la convention passée, le même jour, entre l'Etat et la compagnie du chemin de fer du Nord, et spécialement les articles 5, 6, 7 et 9 de ladite convention;

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décrets délibérés en conseil d'Etat, conformément aux dispositions de l'article 9 susvisé de la convention du 22 mai 1869;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau du chemin de fer du Nord et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 6, 13, 20 et 27 octobre 1869;

Notre conseil d'Etat entendu,

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE BELGE.

	fr.
Projet de nouveaux aménagements à exécuter à la gare d'Amiens, présenté le 12 mai 1869, avec détail estimatif montant à......	34787.44

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

	fr.
Projet de prolongement d'une voie de garage à la station de Tergnier, présenté le 3 août 1869, avec détail estimatif montant à. .	4900.00
Projet de remplacement d'une plaque tournante de 3m.40 par une plaque de 4m.20 à la gare de Ribécourt, présenté le 19 juillet 1869, avec détail estimatif montant à.	800.00

LIGNE DE CREIL A BEAUVAIS.

Projet d'établissement du service de la petite vitesse à la station de Rochy-Condé, présenté le 27 août 1869, avec détail estimatif montant à.	11000.00

LIGNE DE LILLE A DUNKERQUE.

Projet de divers travaux à exécuter au buffet de la gare d'Hazebrouck, présenté le 19 juillet 1869, avec détail estimatif montant à.	2100.00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet de construction d'un réservoir à la station de Noyelles, présenté le 8 juillet 1869, avec détail estimatif montant à.	1400.00
Projet de construction d'une remise pour pompe à incendie à la gare d'Hangest, présenté le 11 février 1869, avec détail estimatif montant à.	720.00
Projet d'exécution de divers travaux à la gare de Boulogne, présenté le 5 mai 1869, avec détail estimatif montant, en nombre rond, à.	250000.00

RÉSEAU.

Projet de remplacement de rails en fer par des rails en acier, présenté le 28 juillet 1869, avec détail estimatif montant à.	440550.00
Projet de pose de poteaux spéciaux entre les bâtiments des stations et les disques à distance, présenté le 24 juillet 1869, avec détail estimatif montant à.	2550.00
Projet de remplacement de barrières de passages à niveau, à lisses mobiles et à tourniquets, par des barrières à vantaux avec portillons, présenté le 21 juillet 1869, avec détail estimatif montant à.	60000.00
Ensemble.	808807.44

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncées à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 3193)

[30 novembre 1869.]

Conflit d'attributions.—Cours d'eau navigables.—Délimitation du domaine public. — (Dame veuve Donnat et sieur Pérouse.) — *Lorsque la question de propriété de terrains réclamés par des riverains d'un fleuve navigable est subordonnée à la reconnaissance des limites du fleuve, c'est avec raison que le préfet a revendiqué pour l'autorité administrative la question préjudicielle de cette délimitation* (*).

Napoléon, etc.,

Vu l'arrêté en date du 1er juillet 1869, par lequel le préfet du département de l'Isère élève le conflit d'attributions dans l'instance pendante devant la cour impériale de Grenoble, entre la dame veuve Donnat, agissant tant en son nom personnel que comme tutrice légale du sieur Joseph Donnat son fils mineur, le sieur Jean-François Pérouse, d'une part, et l'État, d'autre part;

Vu l'exploit introductif d'instance, en date du 14 mars 1865, par lequel la dame veuve Donnat et le sieur Pérouse assignent l'État, en la personne du préfet du département de l'Isère, devant le tribunal civil de première instance de Vienne pour, attendu qu'ils sont propriétaires de tout le terrain formant l'île, dite île Donnat, qui est située dans le lit du Rhône, et spécialement le sieur Perouse, du terrain qui est situé à l'extrémité méridionale de l'île; lesquels terrains ont été décrits dans le rapport du 29 juin 1863, dressé par l'expert Remilly, commis à cet effet par une ordonnance rendue le 4 avril 1863, par le président du tribunal civil de Vienne tenant l'audience des référés; voir homologuer ledit rapport d'expert; en conséquence entendre déclarer que la totalité des terrains qui est en île, située sur le territoire de la commune de Saint-

---

(*) Voir les deux arrêts suivants et les arrêts des 3 avril 1850 (Deherrypon), 20 mai 1850 (Desmarquet); 2e série, X, 584, 722; ceux des 3 février 1852 (de Berlaër), 3 juillet 1854 (Artaud), 12 août 1860 (Mazeline); 3e série, III, 145; —IV, 703; X, 850;—celui du 23 mai 1861 (Coquard); 4e série, I, 501.

Alban, et décrits audit rapport, appartient en toute propriété aux requérants dans les proportions et suivant les indications consignées audit rapport; spécialement que le terrain qui est situé à l'extrémité méridionale à celui ci-dessus désigné dont il faisait partie intégrante il y a peu de temps, et dont il n'est séparé aujourd'hui que par un faible cours d'eau, appartient au sieur Pérouse, et ce, sans distinction entre les parties désignées comme faisant partie du fleuve par l'arrêté préfectoral de délimitation, en date du 30 mai 1862, et les autres parties; par suite s'entendre, l'État, condamner à payer: 1° au sieur Pérouse la somme de 9 000 francs pour la partie de ses propriétés qui, d'après le plan descriptif des travaux à exécuter pour l'endiguement du Rhône, doit servir de lit au fleuve; 2° à la dame veuve Donnat la somme de 7 245 francs, si mieux n'aime l'État faire déterminer par expert, par application sur le terrain des plans du projet d'endiguement, la partie des propriétés du mineur Donnat et du sieur Pérouse qui leur sera enlevée pour être incorporée au fleuve, et la valeur de chacune d'elles, le tout en prenant pour base le rapport de l'expert Remilly; sous toutes les autres réserves de leurs droits et de demander des dommages-intérêts, et enfin s'entendre, l'État, condamner aux dépens dans lesquels entreront les frais de référé;

Vu les conclusions prises au nom de l'État: lesdites conclusions rapportées dans les qualités du jugement rendu par le tribunal de Vienne, le 10 novembre 1865, et ci-après visé et tendant à ce qu'il plaise au tribunal: se déclarer incompétent sur les conclusions formulées quant à la revendication des terrains qui seraient compris dans la délimitation faite par l'administration et sur toutes les réclamations d'indemnité, moyennant la déclaration faite par l'État de n'avoir fait aucun acte attentatoire à la propriété des demandeurs, propriété qu'il a respectée et qu'il respectera; par suite, débouter ladite dame Donnat et le sieur Pérouse de leur demande;

Vu le jugement du 10 novembre 1865, par lequel le tribunal civil de Vienne donne acte à la dame Donnat et au sieur Pérouse de la déclaration faite au nom de l'État; dit qu'avant de faire droit au fond, il sera procédé par le sieur Remilly, expert, à la vérification du point de savoir si la délimitation du Rhône faite par l'arrêté du préfet de l'Isère, en date du 30 mai 1862, comprend des parties de terrains appartenant aux demandeurs, quelle est l'étendue et la valeur de ce terrain, circonstances et dépendances; donne acte des réserves faites par les parties, et dit que les frais de l'expertise et du référé seront supportés trois quarts par l'État et un quart par les demandeurs;

Vu l'arrêté, en date du 17 mars 1866, par lequel le préfet de l'Isère déclare rapporter son arrêté du 30 mai 1862, portant délimitation du lit du Rhône au droit de l'île Donnat;

Vu les exploits, en date du 11 août 1866, par lesquels le préfet de l'Isère, au nom de l'État, fait appel du jugement ci-dessus visé et assigne la dame veuve Donnat et le sieur Pérouse devant la cour impériale de Grenoble pour entendre déclarer nul et mal rendu le jugement attaqué, tant pour incompétence et vice de forme que de défaut de droit; dire et reconnaître que le tribunal était incompétent pour les chefs de la demande, relatifs à la revendication des terrains compris dans la délimitation faite du lit du Rhône par l'administration et sur toutes réclamations d'indemnités, moyennant la déclaration faite au nom de l'État de n'avoir fait aucun acte attentatoire à la propriété des demandeurs; les débouter de toutes leurs demandes, fins et conclusions, et les condamner aux dépens de première instance et d'appel;

Vu le mémoire en déclinatoire, adressé le 23 novembre 1867 à la cour impériale de Grenoble, par lequel le préfet du département de l'Isère, considérant que le sieur Pérouse et la dame Donnat, malgré la déclaration de l'État de n'avoir entendu porter aucune atteinte à la propriété de l'île Donnat, ont interprété l'arrêté préfectoral du 30 mai 1862, dans le sens d'un acte établissant les limites du fleuve, non en suivant la ligne que les eaux suivaient de fait, mais suivant la ligne qu'il conviendrait le mieux de leur faire suivre pour les besoins de la navigation, même en s'emparant de la propriété des consorts Donnat et Pérouse, ce qui emporterait expropriation d'après eux; considérant que malgré l'arrêté du 17 mars 1866, qui a rapporté celui du 30 mai 1862, le sieur Pérouse et la dame Donnat persistent à soutenir que le premier de ces arrêtés doit être interprété dans le sens d'une expropriation possible, et qu'ils ne pouvaient être réintégrés dans le terrain dont ils auraient été dépossédés; considérant que l'interprétation de l'arrêté du 30 mai 1862 ne peut, dans aucun cas, être de la compétence des tribunaux civils; déclare décliner la compétence de la cour, en ce qui touche l'interprétation de l'arrêté préfectoral du 30 mai 1862, dans le sens d'une expropriation même éventuelle d'une portion quelconque du sol pouvant appartenir au sieur Pérouse et à la dame Donnat;

Vu les conclusions prises par la dame veuve Donnat et le sieur Pérouse, lesdites conclusions rapportées dans les qualités de l'arrêt de la cour impériale de Grenoble, en date du 14 juillet 1868, ci-après visé et tendant à ce qu'il plaise à la cour: donner acte aux

intimés de ce qu'ils se tiennent pour désintéressés par le rapport de l'arrêté de délimitation du 30 mai 1862, et la déclaration de l'État de cesser de contester leurs droits de propriété sur les terrains dont il s'agit; leur donner acte également de leur renonciation à l'expertise ordonnée par le jugement du tribunal de Vienne et dont est appel à l'effet de déterminer l'indemnité qui pourrait leur revenir, aucune indemnité ne leur étant due pour expropriation ou dépossession du sol, dès qu'ils en conservent la propriété et la jouissance; sans s'arrêter au déclinatoire proposé par le préfet, dire n'y avoir lieu à interpréter l'arrêté du 30 mai 1862, qui n'a plus l'existence légale; déclarer l'appel formé par l'État non recevable et mal fondé, et faisant droit, au contraire, à l'appel incident des intimés relativement aux dépens; condamner l'État à tous les dépens du référé de première instance et d'appel;

Vu l'arrêt, en date du 14 juillet 1868, par lequel la Cour impériale de Grenoble dit que dans l'arrêt à intervenir sur la contestation entre l'État et les sieurs Pérouse et la dame veuve Donnat, il ne sera donné aucune interprétation de l'arrêté préfectoral du 30 mai 1862, au point de vue d'une expropriation même éventuelle d'une portion quelconque de l'île dont il s'agit; en conséquence, sans s'arrêter au déclinatoire élevé par l'arrêté du 23 novembre 1867, ordonne qu'il sera plaidé au fond;

Vu les conclusions par lesquelles il est conclu au nom de l'État à ce que, attendu qu'une partie du terrain dont les sieurs Pérouse et la dame veuve Donnat se prétendent propriétaires, fait partie du domaine public, il plaise à la cour, avant de statuer sur la demande des consorts Pérouse et Donnat: dire qu'il sera procédé à la délimitation du domaine public; renvoyer à cet effet les parties devant l'autorité administrative, seule compétente pour faire cette délimitation;

Vu le mémoire en déclinatoire, adressé le 16 novembre 1868 à la Cour impériale de Grenoble, par lequel le préfet du département de l'Isère, attendu que le sieur Pérouse prétend tirer du jugement dont est appel l'avantage d'une décision qui aurait consacré à son profit et à celui de ses consorts la propriété de l'île dont il s'agit telle qu'elle est décrite par l'expert Remilly et sans avoir à se restreindre à la limite des hautes eaux près de déborder, prétentions qui sont contestées par l'État; attendu que la décision qui interviendrait sur ces prétentions constituerait une délimitation du lit du fleuve et qu'il n'appartient qu'à l'autorité administrative de déterminer l'étendue et les limites du domaine public; attendu que ce n'est qu'après que le domaine public aura été délimité par qui

de droit que l'on pourra savoir en quoi consistent les terrains qui sont susceptibles de propriété privée, et au sujet desquels un litige pourra s'élever, s'il y a lieu, entre le domaine de l'État et les consorts Donnat, le sieur Pérouse, le préfet déclare décliner la compétence de la cour impériale pour statuer sur le nombre et l'étendue des îles appartenant aux sieur Pérouse et dame veuve Donnat, et, par suite, sur la délimitation desdites îles avec le domaine public, ainsi que sur les frais de l'instance en référé et de l'expertise qui a suivi;

Vu les conclusions du ministère public tendant à ce qu'il plaise à la Cour : admettre le déclinatoire;

Vu l'arrêt en date du 22 juin 1869, par lequel la cour impériale de Grenoble, se fondant sur ce que : s'il appartient exclusivement à l'autorité administrative de fixer d'une manière souveraine, dans l'intérêt de la navigation, les limites des fleuves et rivières navigables, c'est aux tribunaux civils que sont réservées toutes les questions de propriété privée soulevées par les riverains qui se prétendent propriétaires de terrains incorporés au lit du fleuve, non pour obtenir le délaissement, mais pour se faire attribuer une légitime indemnité; que l'État ne conteste pas le droit de propriété de la dame veuve Donnat et du sieur Pérouse; que ceux-ci ont intérêt à faire fixer l'étendue et les limites de leurs propriétés, sauf a la cour, lorsqu'il sera plaidé au fond, à surseoir, s'il y a lieu, jusqu'à ce que l'autorité administrative ait procédé à une nouvelle délimitation du fleuve; enfin sur ce qu'il y a lieu de réserver les dépens de l'instance en référé jusqu'à la division; au fond, rejette le déclinatoire proposé par le préfet, le 16 novembre 1868, comme mal fondé; ordonne qu'il sera plaidé au fond et réserve les dépens de l'instance en référé;

Vu l'arrêt, en date du 5 juillet 1869, par lequel la Cour impériale de Grenoble, sur la communication qui lui a été donnée de l'arrêté de conflit et conformément aux réquisitions du ministère public, ordonne qu'il sera sursis à toute procédure judiciaire;

Vu un extrait du registre tenu au parquet de la Cour impériale de Grenoble en exécution des lois et règlements sur les conflits et duquel il résulte que toutes les formalités prescrites ont été remplies, et notamment que l'arrêté de conflit avec les pièces jointes a été rétabli au greffe et qu'il a été donné avis de ce rétablissement aux avoués des parties avec invitation de prendre connaissance;

Vu les observations du procureur général près la Cour impériale de Grenoble;

Vu les observations présentées au nom de la dame veuve Donnat et le sieur Pérouse et transmises par le procureur général;

Vu la lettre adressée le 2 août 1869 par notre garde des sceaux ministre de la justice et des cultes et notre ministre présidant le conseil d'État, de laquelle il résulte que l'arrêté de conflit et les pièces jointes sont parvenues le 1er août à la chancellerie;

Vu le mémoire présenté pour le sieur Pérouse et la dame veuve Donnat, et tendant à l'annulation de l'arrêté de conflit;

Vu les autres pièces jointes au dossier;

Vu les lois des 22 décembre 1789, 16-24 août 1790, 22 novembre-1er décembre 1790, le décret du 16 fructidor an III, les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

Vu notre décret du 4 août 1869, portant que les délais fixés par l'ordonnance du 12 mars 1831 pour le jugement des conflits sont suspendus depuis le 15 août jusqu'au 15 octobre;

Considérant que la demande formée contre l'État par la dame Donnat et par le sieur Pérouse devant le tribunal civil de Vienne a pour objet de se faire reconnaître propriétaires de tous les terrains formant l'île dite Donnat, située le long du Rhône, tels qu'ils sont décrits et mesurés dans le rapport d'expert du 29 juin 1863;

Considérant que, devant le tribunal civil de Vienne et devant la cour impériale de Grenoble, l'État soutient qu'une partie des terrains, longeant l'île que la dame Donnat et le sieur Pérouse prétendent faire comprendre dans leur propriété, forme une dépendance du lit du Rhône, comme nécessaire à la navigation;

Que, dans ces circonstances, la question de propriété soulevée par les consorts Donnat et Pérouse est subordonnée à la reconnaissance des limites du fleuve;

Considérant qu'aux termes des lois ci-dessus visées, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient exclusivement de reconnaître et de déclarer les limites des fleuves et rivières navigables;

Que, dès lors, c'est avec raison que le préfet du département de l'Isère a revendiqué pour l'autorité administrative la question préjudicielle de la délimitation du lit du Rhône;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris par le préfet du département de l'Isère, en date du 1er juillet 1869, est confirmé en tant qu'il revendique pour l'autorité administrative le droit de délimiter le lit du Rhône aux points litigieux.

2. Sont considérés comme non avenus le jugement du tribunal civil de Vienne, en date du 10 novembre 1865, et l'arrêt de la cour impériale de Grenoble, en date du 22 juin 1869.

(N° 3194)

[30 novembre 1869.]

Conflit d'attributions. — Cours d'eau navigables. — Délimitation du domaine public. — Ilots et atterrissements. — Déclinatoire tardif. — (Dame veuve de Barrin.) — *Est tardif et non recevable un déclinatoire proposé après que l'arrêt de la cour a tranché d'une manière définitive la question faisant l'objet du conflit. — Lorsque la propriété d'un îlot, qui a cessé de faire partie du lit d'un fleuve, est réclamée à la fois par l'État, en vertu de l'article* 560 *du code Napoléon, et par le riverain, en vertu de la prescription trentenaire, la contestation porte sur une question de droit civil, dont la décision appartient essentiellement à l'autorité judiciaire* (*).

Napoléon, etc.,

Vu l'arrêté en date du 3 juillet 1869, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Isère a élevé le conflit d attribution dans une instance pendante devant la cour impériale de Grenoble, entre la dame veuve de Barrin et l'État ;

Vu l'exploit introductif d'instance, en date du 20 janvier 1864, par lequel le préfet du département de l'Isère, au nom de l'État, assigne la dame veuve de Barrin devant le tribunal civil de Vienne pour : attendu que, par un jugement contradictoire rendu, le 3 juillet 1862, par le juge de paix du canton de Roussillon, la dame de Barrin a été maintenue en possession d'un îlot désigné par les lettres A, B, et de certains atterrissements formés dans les bras du Rhône, dits bras des Claires, entre la rive gauche du fleuve et l'île de la Mauge, sur le territoire de la commune de Sablons ; que cette décision laisse entière la question de propriété de ces terrains, attendu que ces terrains, comme dépendances du lit du Rhône, appartiennent à l'État et sont imprescriptibles, et d'ailleurs n'ont pas été l'objet d'une possession suffisante ; attendu que l'État a le droit de revendiquer ces terrains ; voir dire que la dame de Barrin n'est pas propriétaire des terrains dont la possession lui a

(*) Voir l'arrêt précédent.

été adjugée par le jugement du juge de paix du canton de Roussillon, en date du 3 juillet 1862, lesquels sont situés sur la commune des Sablons, dépendante du bras du Rhône, appelé bras des Claires, soit le long de l'île de la Mauge, soit le long de la berge; 2° un îlot de la contenance de 2 hectares environ faisant face au sud-ouest de l'île de la Mauge et désigné par les lettres A, B; s'entendre, ladite dame, condamner à délaisser ces terrains à l'État, sous peine d'y être contrainte par toutes les voies de droit et aussi à payer la somme de 1 000 fr., à titre de réparation du préjudice causé, et à restituer tous les fruits et produits perçus pendant son indue possession; enfin, s'entendre condamner aux dépens;

Vu les conclusions prises par la dame de Barrin; lesdites conclusions tendant à ce qu'il plaise au tribunal : attendu que les terrains dont il s'agit sont sa propriété, comme une dépendance de son île de la Mauge, dont ils sont une partie; déclarer l'État non recevable et mal fondé dans sa demande en revendication; subsidiairement et pour le cas où l'État persisterait à vouloir comprendre, dans le lit du Rhône, tout ou partie du terrain appartenant à la dame de Barrin, le condamner à en payer la valeur à cette dernière sur le pied de 5 000 francs l'hectare; dans tous les cas, condamner l'État à payer à la dame de Barrin une somme de 2 000 fr., à titre de dommages-intérêts, et, en outre, aux dépens;

Vu le jugement du 5 mai 1865, par lequel le tribunal civil de première instance de Vienne dit que la dame de Barrin était légitime propriétaire de toute la partie du bras des Claires, découverte par les eaux du côté de l'île de la Mauge, en conformité du plan dressé par l'expert commis à cet effet par un jugement du tribunal, en date du 22 avril 1864, et qu'elle a droit à une indemnité, à raison de l'expropriation qu'elle a subie, par suite de l'incorporation dudit terrain au domaine public; dit que le même expert complétera sa mission en faisant l'estimation du terrain et dressera un supplément de rapport, pour être ensuite statué ce qu'il appartiendra; permet à la dame de Barrin de faire la preuve, devant le juge de paix de Roussillon, commis à cet effet, qu'elle possède l'îlot A, B, depuis plus de trente ans avant la demande; permet à l'État de faire la preuve contraire;

Vu l'exploit, en date du 1er septembre 1865, par lequel le préfet de l'Isère, au nom de l'État, fait appel du jugement ci-dessus visé, mais seulement quant à la disposition qui déclare la dame de Barrin propriétaire de toute la partie du bras des Claires découverte par les eaux du côté de l'île de la Mauge; reconnaît à ladite dame le droit à une indemnité à raison de ce terrain et ordonne qu'il sera,

par expert, procédé à l'estimation de ce terrain et assigne la dame veuve de Barrin devant la cour impériale de Grenoble, pour voir déclarer nulle, comme incompétemment rendue, ou mal à propos rendue, la disposition attaquée; faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, déclarer que tous les terrains revendiqués par l'État sont sa propriété ou dépendent du domaine public; que la dame de Barrin n'a aucun droit sur ces terrains : s'entendre, ladite dame, condamner à délaisser ces terrains avec restitution des fruits, dommages-intérêts et dépens;

Vu les conclusions prises au nom de l'État; lesdites conclusions rapportées dans les qualités de l'arrêt de la cour impériale de Grenoble, du 25 juillet 1866, ci-après visé, et tendant à ce qu'il plaise à la cour, faisant droit à l'appel de l'État : réformer le jugement, dont est appel et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, en ce qui concerne l'îlot A, B; déclare qu'il est propriété de l'État, en vertu de l'article 560 du code Napoléon, et ordonner le délaissement au domaine; déclarer la preuve de possession autorisée par les premiers juges, non admissible, soit parce qu'elle n'a pas été offerte dans ses conclusions, soit parce qu'elle a un simple fait de possession, sous la condition nécessaire que, depuis plus de trente ans, l'îlot serait sorti du lit du fleuve par l'élévation de son sol au-dessus ou au niveau des berges; en ce qui concerne les berges ou autres atterrissements dont la dame de Barrin est en possession en vertu du jugement, ou possessoire, du 3 juillet 1862, déclarer que l'État est propriétaire en vertu de l'article 538 du code Napoléon, comme terrain faisant partie du lit du fleuve, soit parce que la délimitation naturelle du lit du fleuve est souverainement faite par l'arrêté préfectoral du 6 avril 1861, soit parce que la délimitation a été justement faite en prenant pour base la hauteur des hautes eaux au lieu de la hauteur des eaux ordinaires, suivie par l'expert et les premiers juges; ordonner, en conséquence, que la dame de Barrin délaissera lesdits terrains à l'État et que la ligne séparative entre elle et l'État sera celle établie par la délimitation du 6 avril 1861;

Vu les conclusions prises pour la dame de Barrin; lesdites conclusions rapportées dans les qualités de l'arrêt de la cour, du 25 juillet 1866, ci-après visé, et tendant à ce qu'il plaise à la cour : confirmer le jugement dont est appel;

Vu l'arrêt, en date du 25 juillet 1866, par lequel la cour impériale de Grenoble dit que la demande en revendication de l'État est fondée, en ce qui touche tous les atterrissements en litige, et en ordonne le délaissement par la dame veuve de Barrin; dit que

ladite dame était propriétaire du terrain composant la motte ferme qui se trouve compris entre la crête de la berge de l'île et les piquets qui marquent la délimitation administrative de 1861, et qu'elle a droit à une indemnité; donne mandat à l'expert Durosoy de déterminer la contenance de ce terrain et d'en estimer la valeur; ordonne qu'il dressera un supplément de rapport de cette opération, pour être ensuite statué ce qu'il appartiendra ; permet à la dame de Barrin de faire la preuve devant le juge de paix du canton de Roussillon, commis à ces fins, qu'elle possède l'îlot A, B, depuis plus de trente ans ; que l'enquête portera sur l'époque où le terrain de l'État a acquis la hauteur et la consistance nécessaires pour se trouver à l'abri des plus fortes eaux dans les crues normales du fleuve et former un atterrissement définitivement conquis, en même temps que sur les dates et les actes de possession, la preuve contraire réservée à l'État ; donne également à l'expert mandat d'estimer la valeur de l'îlot A, B ; réserve les dépens;

Vu le mémoire en déclinatoire adressé, le 14 janvier 1869, à la cour impériale de Grenoble, par lequel le préfet du département de l'Isère, se fondant sur ce que l'administration a seule et exclusivement le droit de délimiter le lit des fleuves et rivières navigables, en ce qui touche l'île de la Mauge, sur ce que l'arrêt de la cour, en déclarant en fait que la délimitation administrative n'était pas conforme à la ligne des hautes eaux et en interprétant cette délimitation dans le sens d'une expropriation, a méconnu à la fois le droit exclusif de l'administration de faire cette délimitation, et d'interpréter ses actes; en ce qui concerne l'îlot A, B, sur ce que les tribunaux civils ne sont pas compétents, dans le cas où la prescription est opposée, pour faire eux-mêmes la délimitation dans le passé et fixer l'époque à laquelle la prescription a pu courir; qu'ils doivent, dans ce cas, renvoyer à l'administration le soin de fixer préalablement ce point de départ; déclare décliner la compétence de la cour impériale de Grenoble : 1° en ce qui touche la fixation des limites du lit du Rhône, à l'égard de l'île de la Mauge appartenant à la dame de Barrin et l'interprétation de la délimitation administrative du 6 avril 1861, dans le sens d'une expropriation d'une portion de terrain dont l'appréciation est confiée à un expert; 2° en ce qui concerne le droit de fixer les limites du fleuve à l'égard de l'îlot A, B, pour l'époque où cet îlot est sorti du lit du fleuve et, par conséquent, pour déterminer le point de départ de la prescription, dont la preuve est autorisée, sauf à la cour à apprécier, comme il appartiendra, l'effet de la possession de la dame de Barrin, postérieurement à cette époque;

Vu l'arrêt, en date du 22 juin 1869, par lequel la cour impériale de Grenoble a rejeté le déclinatoire proposé par le préfet comme non recevable et comme mal fondé, par les motifs que, aux termes de l'article 4 de l'ordonnance du 1er juin 1828, il ne peut être élevé de conflit, après les arrêts définitifs, et que l'arrêt du 25 juillet 1866 a consacré d'une manière définitive le droit de propriété de la dame de Barrin sur une partie des terrains litigieux, et, par suite, son droit à une indemnité, à raison de l'incorporation de ce terrain au domaine public; que, dès lors, le déclinatoire est tardif et non recevable; au fond, par le motif que la cour, par son arrêt du 27 août 1866, est restée rigoureusement dans le domaine de sa compétence; en ce qui concerne les atterrissements formés le long de l'île de la Mauge, qu'elle a expressément reconnu le droit de l'administration de fixer les limites du Rhône et n'a retenu que la question de propriété privée qui lui était soumise; en ce qui touche l'îlot A, B, qu'il ne s'agit encore que d'une question de propriété engagée entre l'État et la dame de Barrin, et que cette question, ainsi que celle de la possession et de la prescription, rentrait dans la compétence des tribunaux civils;

Vu l'arrêt, en date du 6 juillet 1869, par lequel la cour impériale de Grenoble, sur la communication qui lui a été donnée de l'arrêté de conflit et conformément aux réquisitions du ministère public, ordonne qu'il sera sursis à toute procédure judiciaire;

Vu un extrait du registre tenu au parquet de la cour impériale de Grenoble, en exécution des lois et règlements sur les conflits, et duquel il résulte que toutes les formalités prescrites ont été remplies et notamment que l'arrêté de conflit avec les pièces jointes a été rétabli au greffe et qu'il a été donné avis de ce rétablissement aux avoués des parties avec invitation d'en prendre connaissance;

Vu les observations présentées au nom de la dame de Barrin et transmises par le procureur général près la cour impériale de Grenoble;

Vu les observations du procureur général;

Vu la lettre adressée le 2 août 1869, par notre garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, à notre ministre présidant le conseil d'État, de laquelle il résulte que l'arrêté de conflit et les pièces jointes sont parvenus le 1er août à la chancellerie;

Vu le mémoire présenté pour la dame veuve de Barrin, ledit mémoire enregistré au secrétariat de la section du contentieux de notre conseil d'État, le 8 novembre 1869, et tendant à l'annulation de l'arrêté de conflit;

Vu toutes les pièces jointes au dossier;

Vu les lois des 22 décembre 1789, 16-24 août 1790, 22 novembre-1er décembre 1790, le décret du 16 fructidor an III, les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

Vu notre décret du 4 août 1869, portant que les délais fixés par l'ordonnance du 12 mars 1831, pour le jugement des conflits, sont suspendus depuis le 15 août jusqu'au 15 octobre;

Considérant que la demande formée au nom de l'État, devant le tribunal civil de Vienne, a pour objet de faire déclarer que la dame de Barrin n'est pas propriétaire des terrains dont la possession lui a été adjugée par une sentence du juge de paix du canton de Roussillon, en date du 3 juillet 1862; lesdits terrains comprenant: 1° divers atterrissements en voie de formation bordant l'île de la Mauge, située dans le bras du Rhône, dit bras des Claires, et qui se trouvent compris dans les limites fixées par l'arrêté préfectoral de délimitation du 6 avril 1861; 2° un îlot désigné sur les plans par les lettres A, B;

En ce qui touche les terrains bordant l'île de la Mauge:

Considérant que, sur l'appel du jugement rendu par le tribunal civil de Vienne, le 5 mai 1865, la cour impériale de Grenoble, par son arrêt du 25 juillet 1866, tout en faisant droit à la demande de l'État à l'égard d'une partie des terrains dont il s'agit, a reconnu et déclaré que la dame veuve de Barrin est propriétaire du terrain composant la motte ferme qui se trouve compris entre la crête de l'île et les piquets marquant la délimitation administrative faite en vertu de l'arrêté préfectoral du 6 avril 1861;

Considérant que, par cet arrêt, la cour a statué définitivement sur la question de propriété qui lui était soumise; que si, après avoir ainsi prononcé, elle a nommé un expert à l'effet de déterminer la contenance du terrain qu'elle reconnaissait appartenir à la dame de Barrin et d'en estimer la valeur, cette disposition de son arrêt n'a eu pour but que de pourvoir au règlement de l'indemnité qui serait due à la dame de Barrin, en cas de dépossession du terrain dont elle était reconnue définitivement propriétaire; que, dès lors, aux termes de l'article 4 de l'ordonnance du 1er juin 1828, après l'arrêt définitif de la cour de Grenoble, en date du 25 juillet 1866, le préfet n'était plus recevable à présenter le déclinatoire, et que, par suite, le conflit n'a pas été régulièrement élevé;

En ce qui touche l'îlot A, B:

Considérant qu'il n'est pas contesté que l'îlot A, B, a cessé de faire partie du lit du Rhône;

Considérant que l'État et la dame de Barrin se prétendent l'un

et l'autre propriétaires de cet îlot, l'État en vertu de l'article 560 du code Napoléon, et la dame de Barrin, parce qu'elle le posséderait depuis plus de trente ans ;

Considérant que les questions soulevées par les parties sont des questions du droit civil, dont la décision appartient essentiellement à l'autorité judiciaire ;

Que, dès lors, c'est à tort que le préfet du département de l'Isère a élevé le conflit d'attributions, à l'effet de revendiquer pour l'autorité administrative le droit de déterminer l'époque à laquelle l'îlot A, B, est sorti du lit du fleuve ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris, le 3 juillet 1869, par le préfet du département de l'Isère, est annulé.

(N° 3195)

[30 novembre 1869.]

Conflit d'attributions. — Cours d'eau navigables. — Délimitation du domaine public. — Régularité du conflit. — (Sieur Pascal.) — *Lorsqu'un mémoire en déclinatoire a été proposé par le préfet, en cour d'appel, avant qu'il soit intervenu un arrêt définitif sur le fond, le conflit peut, aux termes du dernier paragraphe de l'article 8 de l'ordonnance du 1er juin 1828, être élevé dans le délai de quinzaine à partir du jour où le procureur général a adressé au préfet copie de l'arrêt rendu sur son déclinatoire, alors même que la cour aurait, avant l'expiration dudit délai, passé outre au jugement du fond. — Lorsque la propriété d'atterrissements est réclamée à la fois par le riverain, au nom de l'article 556 du code Napoléon, et par l'État, qui soutient que ces atterrissements sont couverts par le fleuve coulant à pleins bords, et font ainsi partie du lit du fleuve, c'est avec raison que le préfet a revendiqué pour l'autorité administrative le droit de statuer sur la question préjudicielle de la délimitation de ce lit* (*).

Napoléon, etc.,

Vu l'arrêté en date du 24 juillet 1869, par lequel le préfet du département des Bouches-du-Rhône élève le conflit d'attributions, dans une instance pendante devant la cour impériale d'Aix, entre l'État et le sieur Pascal ;

Vu l'exploit introductif d'instance, par lequel le sieur Pascal,

---

(*) Voir les deux arrêts précédents et la note au bas de la page 371.

propriétaire des domaines dits de la Palissade et de Bériclis, situés sur le territoire d'Arles et bordant deux anciens bras du Rhône, assigne le préfet du département des Bouches-du-Rhône, comme représentant l'État, à comparaître devant le tribunal civil de l'arrondissement de Tarascon pour: attendu qu'au devant de ces deux domaines, il s'est formé, successivement et imperceptiblement, des atterrissements qui émergent aujourd'hui des eaux du fleuve et qui sont adhérentes au sol de la propriété riveraine; attendu que ces atterrissements constituent des alluvions dont le requérant doit profiter, aux termes de l'article 556 du code Napoléon; que, néanmoins, au mépris des droits du requérant, l'État a affermé lesdites alluvions au sieur Quentin, par acte en date du 4 septembre 1865; voir dire que le sieur Pascal est propriétaire des atterrissements dont il s'agit, s'entendre faire défense de troubler à l'avenir le sieur Pascal dans sa possession et jouissance et s'entendre condamner à lui payer 25 000 francs de dommages-intérêts, le tout avec dépens;

Vu le jugement préparatoire en date du 5 juillet 1867, par lequel le tribunal ordonne, avant faire droit au fond, qu'il sera procédé par lui, avec l'assistance d'un homme de l'art, à la visite des lieux litigieux, à l'effet de constater le mode de formation et la hauteur des atterrissements revendiqués par le sieur Pascal; ledit jugement préparatoire relaté dans les qualités du jugement définitif ci-dessus visé;

Vu les nouvelles conclusions prises pour le sieur Pascal et tendant aux mêmes fins que son exploit introductif d'instance;

Vu les conclusions prises devant le tribunal, pour le préfet du département des Bouches-du-Rhône, comme représentant l'Etat, lesdites conclusions relatées dans les qualités du jugement définitif ci-dessus visé, et tendant au rejet de la demande du sieur Pascal comme étant non recevable et mal fondée, avec dépens;

Vu le jugement définitif, en date du 31 décembre 1868, par lequel le tribunal, attendu que les atterrissements qui se sont formés au devant des domaines de la Palissade et de Bériclis constituent des alluvions qui, aux termes de l'article 556 du code Napoléon, profitent au propriétaire riverain, déclare que lesdits atterrissements appartiennent au sieur Pascal, propriétaire de ces deux domaines; ordonne que l'Etat lui en délaissera immédiatement la possession et jouissance, et condamne le préfet ès-nom aux dépens;

Vu les conclusions prises, le 7 juin 1869, devant la cour impériale d'Aix, par le préfet représentant l'Etat appelant dudit jugement, et tendant à ce que, — attendu que les atterrissements existant

au devant des propriétés du sieur Pascal sont couverts par les eaux du Rhône coulant à pleins bords; qu'ainsi ils forment une partie du lit du fleuve; que si, par acte du 4 septembre 1865, l'Etat a amodié ces atterrissements, leur amodiation n'a pour objet que de pourvoir à l'enlèvement des herbes et joncs qui y croissent; que l'acte d'amodiation a été passé, non par l'administration de l'enregistrement et des domaines, qui, seule, a la gestion du domaine privé de l'Etat, mais par l'administration des contributions indirectes chargée, d'après le décret du 25 mars 1853, de recouvrer les produits de la récolte des francs-bords dans les cours d'eau navigables et les rivières canalisées; attendu que le préfet ès-nom déclare qu'il ne revendique ces atterrissements contre le sieur Pascal que dans l'intérêt du service de la navigation et pour les restituer au lit du Rhône, dont ils sont une dépendance; qu'il n'appartient qu'à l'autorité administrative de reconnaître la consistance et les limites du lit des fleuves et rivières; — il plaise à la cour surseoir à statuer sur la demande en revendication du sieur Pascal, jusqu'à ce qu'il ait été procédé, par cette autorité, à la reconnaissance des limites du lit des bras du Rhône bordant les propriétés du sieur Pascal, dépens réservés;

Vu les conclusions prises par le sieur Pascal, tant sur l'appel interjeté par l'État du jugement ci-dessus visé du tribunal civil de Tarascon, que sur l'appel incident formé par ledit sieur Pascal; lesdites conclusions tendant, en ce qui touche l'appel principal, à la confirmation du jugement, et en ce qui touche l'appel incident, à ce que, attendu que le tribunal a omis à tort de statuer sur la demande en dommages-intérêts du sieur Pascal, la cour, faisant ce que le tribunal aurait dû faire, alloue à celui-ci 25 000 fr. de dommages-intérêts, le tout avec dépens;

Vu le mémoire en déclinatoire, adressé le 18 juin 1869, au procureur général près la cour impériale d'Aix, par lequel le préfet conclut à ce que, — attendu qu'il est nécessaire, avant faire droit au fond sur la demande du sieur Pascal, de reconnaître la consistance et les limites du lit du Rhône, au point où existent les atterrissements litigieux; attendu que d'après les lois des 22 décembre 1789, janvier 1790, 16-24 août 1790 et le décret du 16 fructidor, an III, il n'appartient qu'à l'autorité administrative de rechercher et de constater les limites du lit des fleuves et rivières; — il plaise à la cour se déclarer incompétente pour procéder à la reconnaissance des limites du lit du Rhône, au devant des propriétés du sieur Pascal, et renvoyer les parties à se pourvoir à cet effet devant l'autorité administrative;

Vu le réquisitoire du ministère public, tendant au rejet du déclinatoire;

Vu l'arrêt, en date du 13 juillet 1869, par lequel la cour,—attendu qu'il ne s'agit nullement de la délimitation du lit du Rhône, qu'il n'existe actuellement aucun acte administratif ayant déterminé l'étendue du lit de ce fleuve ; que la seule question au procès est celle de savoir s'il s'est formé, sur les bords dudit fleuve, le long des propriétés du sieur Pascal, des atterrissements constituant des alluvions, qui, aux termes de l'article 556 du code Napoléon, profitent au propriétaire riverain, et que c'est là une question de propriété dont il appartient aux tribunaux civils de connaître; que, d'ailleurs, la décision à intervenir ne saurait faire obstacle à ce que l'administration procède ultérieurement, comme elle l'entendra, à la délimitation du lit du Rhône, le long des propriétés du sieur Pascal, et recoure, s'il y a lieu, aux voies de droit, à l'effet de donner au fleuve, sur ce point, la largeur nécessaire aux besoins de la navigation; — rejette le déclinatoire et statuant au fond, confirme le jugement dont est appel; et faisant droit à l'appel incident du sieur Pascal, condamne l'Etat à lui payer 1 500 francs, à titre de restitution de fruits, avec amende et dépens;

Vu l'extrait du registre tenu au parquet, en exécution des lois et règlements sur les conflits, duquel il résulte que l'envoi au préfet par le procureur général, de l'arrêt ci-dessus visé, a eu lieu le 19 juillet 1869, et que l'arrêté de conflit, avec les pièces jointes, a été déposé au greffe de la cour, le 28 du même mois de juillet;

Vu les observations remises au greffe de la cour par l'avoué du sieur Pascal;

Vu les lettres de notre garde des sceaux, ministre de la justice, à notre ministre présidant le conseil d'État, lesdites lettres, en date des 1er et 9 septembre 1869, desquelles il résulte que l'arrêté de conflit et les pièces jointes sont parvenues à la chancellerie à cette dernière date;

Vu le décret, en date du 4 août 1869, relatif aux vacations du conseil d'État;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1834;

Vu le décret du 25 janvier 1852;

Vu les lois des 22 décembre 1789, janvier 1790, 16-24 août 1790, et le décret du 16 fructidor an III;

Sur la régularité du conflit:

Considérant que si l'article 4 de l'ordonnance susvisée du 1er juin 1828 porte qu'il ne peut être élevé de conflit, en cause d'appel, après des arrêts définitifs, le même article fait exception

à cette règle pour le cas prévu par le dernier paragraphe de l'article 8 de ladite ordonnance;

Considérant que, lorsqu'un mémoire en déclinatoire a été présenté par le préfet, en cause d'appel, avant qu'il soit intervenu un arrêt définitif sur le fond, le dernier paragraphe de l'article 8 précité dispose que le conflit peut être élevé dans le délai de quinzaine, à partir du jour où le procureur général a adressé au préfet copie de l'arrêt rendu sur son déclinatoire, alors même que la cour aurait, avant l'expiration dudit délai, passé outre au jugement du fond;

Considérant que le préfet a présenté devant la cour son mémoire en déclinatoire avant qu'aucun arrêt fût intervenu soit sur la compétence, soit sur le fond; que de ce qui précède il résulte que si la cour a, par un même arrêt, statué sur le déclinatoire et sur le fond, cette circonstance ne pouvait priver le préfet du droit d'élever le conflit dans la quinzaine de l'envoi à lui fait de cet arrêt, par le procureur général;

Considérant qu'il est établi par l'extrait du registre tenu au parquet de la cour d'Aix, en exécution des lois et règlements sur les conflits, que l'envoi au préfet de l'arrêt rendu sur son déclinatoire, a eu lieu le 19 juillet 1869, et que l'arrêté de conflit a été déposé au greffe de la cour le 28 du même mois de juillet, moins de quinze jours après l'envoi de l'arrêt; que, dès lors, le conflit a été régulièrement élevé;

Sur la compétence :

Considérant que le sieur Pascal soutenait devant la cour que les atterrissements, existant au devant des terrains qu'il possède le long du Rhône, constituaient des alluvions dont il était propriétaire en vertu de l'article 556 du code Napoléon; que le préfet soutenait au contraire que ces atterrissements étaient couverts par les eaux du Rhône coulant à pleins bords, et que, en conséquence, ils formaient une partie du lit du fleuve; que, dans ces circonstances, il était nécessaire, avant faire droit au fond par la cour, de reconnaître la consistance et les limites du lit du Rhône, au devant des propriétés du sieur Pascal;

Considérant qu'il résulte des dispositions de la loi susvisée des 22 décembre 1789, janvier 1790, que c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de faire procéder à la reconnaissance des limites du lit des fleuves et rivières; que, dès lors, c'est avec raison que le préfet a revendiqué pour l'autorité administrative le droit de statuer sur la question préjudicielle soulevée par la demande du sieur Pascal,

Art. 1er. L'arrêté de conflit, pris le 24 juillet 1869, par le préfet du département des Bouches-du-Rhône, est confirmé en tant qu'il revendique pour l'autorité administrative la connaissance de la question préjudicielle de savoir quelle est la consistance et quelles sont les limites du lit du Rhône, au devant des propriétés du sieur Pascal.

2. L'exploit introductif d'instance, les jugements du tribunal, en date des 5 juillet 1867 et 31 décembre 1868, l'appel incident et les conclusions du sieur Pascal, l'arrêt de la cour, en date du 13 juillet 1869, sont considérés comme non avenus, en ce qu'ils ont de contraire au présent décret.

(N° 3196)

[15 décembre 1869.]

Entrepreneurs. — Démolition des ouvrages non conformes au projet. — Contestation sur le sens du marché. — Compétence. — (Sieur Joret.) *— S'il n'appartient pas au conseil de préfecture d'annuler l'arrêté par lequel le préfet prescrit à un entrepreneur de démolir tous les ouvrages non conformes au projet, ce conseil est compétent, aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII, pour juger si l'entrepreneur s'est conformé aux clauses de son marché, et, en cas d'affirmative, pour le décharger des conséquences de l'exécution dudit arrêté.*

Napoléon, etc.,

Vu les requêtes sommaire et ampliative présentées pour le sieur Joret, entrepreneur des travaux de construction du pont de Cabourg sur la Dives, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 18 juin 1867, par lequel le conseil de préfecture du département du Calvados s'est déclaré incompétent pour statuer sur l'opposition qu'il avait formée devant ce conseil contre un arrêté en date du 29 novembre 1866, par lequel le préfet du département du Calvados l'a mis en demeure de démolir tous les ouvrages que l'administration ne jugeait point conformes au projet; ladite opposition fondée sur ce que, par ledit arrêté, le préfet prétend, à tort, l'obliger à se conformer, pour l'exécution des travaux,

aux indications d'un avant-métré et d'un détail estimatif qui ne feraient pas partie des éléments constitutifs du contrat;

Ce faisant, décider qu'aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture était compétent pour connaître des difficultés qui s'étaient élevées sur le sens et l'exécution des clauses du marché, et, statuant au fond, dire que le requérant n'est tenu de se conformer qu'aux indications des pièces qu'il a visées dans sa soumission, à savoir : le devis descriptif et le cahier des charges, les dessins d'exécution et le mémoire à l'appui; subsidiairement que l'administration est liée par la convention intervenue le 10 août 1866 entre l'agent-voyer en chef et l'entrepreneur; condamner le département aux dépens, sous la réserve de tous dommages-intérêts contre l'administration, à raison de l'interruption forcée des travaux et des conséquences préjudiciables de l'arrêté du préfet du 29 novembre 1866;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu l'ordonnance de soit communiquée des requêtes ci-dessus visée au département du Calvados en la personne du préfet: ladite ordonnance rendue à la date du 24 janvier 1868 par le président de la section du contentieux de notre conseil d'État;

Vu l'exploit, en date du 18 mars 1868, constatant que l'ordonnance ci-dessus visée a été notifiée au préfet du département du Calvados, lequel n'a pas présenté de défense;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi; ensemble celles de notre ministre des travaux publics;

Vu les nouveaux mémoires présentés pour le sieur Joret, et tendant aux mêmes fins que ses requêtes ci dessus visées;

Vu le devis descriptif et le cahier des charges des travaux à exécuter pour la construction d'un pont fixe sur la Dives, à Cabourg;

Vu la soumission par laquelle le sieur Joret s'est engagé à exécuter à forfait les travaux prévus aux projet et devis, au prix de 85 500 francs, ladite soumission approuvée par le préfet le 23 novembre 1865;

Vu l'arrêté, en date du 29 novembre 1866, par lequel le préfet du département du Calvados a enjoint au sieur Joret de démolir tous les ouvrages qui n'étaient point conformes au projet;

Vu la requête présentée le 17 janvier 1867 par le sieur Joret au conseil de préfecture du département du Calvados, contre l'arrêté du préfet ci-dessus visé, en date du 29 novembre 1866;

Vu les autres pièces jointes au dossier;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'en demandant au conseil de préfecture, par sa requête ci-dessus visée, l'annulation de l'arrêté, en date du 29 novembre 1866, par lequel le préfet lui a enjoint de démolir les travaux exécutés pour la construction du pont de Cabourg, le sieur Joret soutenait que l'administration n'était pas fondée à prescrire cette démolition, attendu qu'il s'était conformé, pour l'exécution des travaux, à toutes les clauses de son marché;

Considérant que, s'il n'appartenait pas au conseil de préfecture d'annuler l'arrêté précité du préfet, il lui appartenait, aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII, de juger si l'entrepreneur s'était conformé aux clauses de son marché, et, en cas d'affirmative, de le décharger des conséquences de l'exécution dudit arrêté; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande du sieur Joret;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département du Calvados, en date du 15 juin 1867, est annulé.

2. Le sieur Joret est renvoyé devant ledit conseil pour y être statué ce qu'il appartiendra sur les difficultés soulevées, en ce qui concerne le sens et l'exécution des clauses de son marché, par sa demande en date du 17 janvier 1867.

3. Les dépens seront supportés par la partie qui succombera en fin de cause.

(N° 3197)

(15 décembre 1869.)

Dommages. — Détournement des eaux pluviales provenant des fonds supérieurs. — Questions de droit commun. — Compétence (sieur Filsac contre la compagnie des chemins de fer d'Orléans).

Quand un particulier et une compagnie de chemins de fer sont en litige au sujet du détournement des eaux pluviales provenant des fonds supérieurs, et sur le sens et la portée d'un acte de cession amiable, l'autorité judiciaire est seule compétente pour apprécier les droits et obligations résultant pour les contendants, d'une part, des articles 640 et suivants du code Napoléon, et d'autre part, de la cession amiable intervenue entre eux.

Napoléon, etc.

Vu la requête présentée pour le sieur Filsac, propriétaire, de-

meurant dans la commune de Saint-Julien d'Empare, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 29 décembre 1866, par lequel le conseil de Préfecture du département de l'Aveyron lui a refusé toute indemnité, pour le dommage résultant de ce que le chemin de fer de Brives au Lot aurait coupé un fossé, qui conduisait sur des prés lui appartenant, les eaux naissant dans les fonds supérieurs :

Ce faisant, attendu qu'il justifiait du préjudice éprouvé par lui et qu'il n'avait à faire vis-à-vis la compagnie concessionnaire aucune autre justification quant à ses droits à l'usage des dites eaux, allouer au requérant, conformément à l'avis de l'un des experts, la somme de 7,020 francs, avec les intérêts et les intérêts des intérêts et condamner la compagnie d'Orléans aux dépens, y compris les frais d'expertise ;

Vu l'arrêté attaqué portant : 1° qu'il est alloué 75 francs au sieur Filsac pour dommages causés à ses récoltes par les travaux d'étude du tracé ; 2° qu'aucune indemnité ne lui est due pour le dommage résultant de la privation des eaux d'arrosage, par le motif que ces eaux suivaient leur pente naturelle, sans aucun ouvrage apparent et que le réclamant n'invoquait ni titre, ni prescription ;

Vu le mémoire de défense présenté pour la compagnie d'Orléans, et, tendant à ce que le pourvoi soit rejeté avec dépens comme non recevable et mal fondé, par le motif : 1° que le sieur Filsac avait traité à l'amiable avec la compagnie, par acte notarié du 17 septembre 1856 et avait reçu une indemnité qui comprenait, aux termes dudit acte, outre la valeur des parcelles expropriées, la réparation de tous dommages résultant de la construction du chemin de fer pour les parcelles non occupées ; 2° que les eaux dont il s'agit étaient des eaux pluviales que la compagnie, propriétaire du fonds supérieur, pouvait absorber ou détourner, alors que le propriétaire du fonds inférieur n'invoquait ni titre contraire, ni prescriptions ;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi et du mémoire en défense ci-dessus visés ;

Vu le mémoire en réplique, présenté pour le sieur Filsac, par lequel il déclare persister dans ses conclusions, par le motif notamment : que le plan soumis à l'enquête et sur le vu duquel il avait traité avec la compagnie contenait un aqueduc qui n'a pas été exécuté à la place indiquée, et demande en outre de nouveau les intérêts des intérêts échus ;

Vu les procès-verbaux d'expertise et de tierce-expertise, en date des 9 mai et 1er juillet 1863 et 8 décembre 1866 ;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807 et 3 mai 1841 ;

Considérant que la compagnie d'Orléans ne contestait pas que la tranchée de la voie ferrée eût coupé le fossé qui amenait sur les prés du sieur Filsac les eaux dont il se servait pour l'irrigation ;

Que, pour refuser toute indemnité de ce chef, elle soutenait : 1° que le sieur Filsac ne justifiait d'aucun droit à l'usage des eaux ; 2° que, d'ailleurs l'indemnité réglée avec lui par un acte notarié du 17 septembre 1856, comprenait non-seulement le prix des parcelles de terrain cédées, mais tous autres dommages, et, par suite, le préjudice qui pouvait résulter de la privation des eaux pour le reste de ses propriétés ;

Que, de son côté, le sieur Filsac soutenait : 1° que, d'après les règles du droit commun, la compagnie ne pouvait intercepter les dites eaux ; 2° que, le préjudice dont il réclame réparation a pour cause une modification des plans soumis à l'enquête, modification décidée postérieurement à l'acte du 17 septembre 1856, et n'a pu, dès lors, être compris dans le règlement de son indemnité ;

Considérant que l'autorité judiciaire était seule compétente, d'une part, pour apprécier les droits et obligations résultant pour la compagnie et pour le sieur Filsac, des articles 640 et suivants du code Napoléon, relativement aux eaux qui font l'objet du litige, et, d'autre part, pour déterminer le sens et la portée de l'acte de cession amiable du 17 septembre 1856, qui est un contrat de droit privé ;

Qu'ainsi le conseil de Préfecture, au lieu de déclarer que le sieur Filsac ne justifiait d'aucun droit à l'usage des eaux, aurait dû surseoir à statuer, jusqu'à ce que les tribunaux eussent prononcé sur les deux questions indiquées ci-dessus ;

Art. 1er. Est réformée la disposition de l'arrêté du 29 décembre 1866 par laquelle le conseil de préfecture du département de l'Aveyron a rejeté la réclamation du sieur Filsac relative à la privation des eaux d'arrosage.

Art. 2. Les parties sont renvoyées à se pourvoir devant l'autorité judiciaire pour faire décider : 1° quels sont, d'après les règles du code Napoléon, les droits du sieur Filsac sur les eaux interceptées par le chemin de fer ; 2° dans le cas où il serait reconnu qu'il avait droit à l'usage des eaux, si l'indemnité réglée par l'acte du 17 septembre 1856 comprenait le dommage résultant pour lui de la privation de ces eaux.

Art. 3. Les dépens sont réservés pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause.

(N° 3198)

[18 décembre 1869.]

Dommages. — Cours d'eau non navigables ni flottables. — Usines. — Chose jugée. — Condamnations prononcées par les tribunaux civils. — Compétence. — Expertise. — (Sieur Bergère.) — *Lorsqu'un arrêté du conseil de préfecture, contre lequel s'est pourvu un particulier, contient une disposition qui n'a pas été réformée par le conseil d'État, cette disposition a acquis l'autorité de la chose jugée, et dès lors, le requérant n'est plus recevable à la déférer de nouveau au conseil d'État.—En matière de travaux publics, l'appréciation des dommages et l'évaluation des indemnités, qui peuvent être dues en réparation des préjudices causés, appartiennent à l'autorité administrative, qui ne saurait, dès lors, être liée par une instance judiciaire, engagée entre le requérant et son fermier. — Extension de l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture* (*).

(*) Pour bien faire saisir les détails de cette laborieuse affaire, qui est pendante depuis près de trente ans devant les diverses juridictions, sans être encore résolue, nous croyons utile d'établir l'historique sommaire de ses phases successives.

Le sieur Bergère, demeurant à Paligny (département du Jura), possède une usine sur le ruisseau de l'Aglantine. L'État, en 1841, causa certains chômages à cette usine pour la rectification de la route impériale n° 5 de Paris à Genève, travail qui entraîna le déplacement du lit du ruisseau, du canal de fuite, et la construction d'un nouveau pont. Le fermier du sieur Bergère, le sieur Romand, intenta, à raison du trouble apporté à sa jouissance, un procès à son propriétaire devant le tribunal civil d'Arbois, qui, par jugement du 12 mai 1842, rendu sur rapport d'experts, condamna ce dernier à payer au fermier une indemnité de 425f.33 et 683f.42 de frais d'instance, et par jugement du 3 mars 1848, une nouvelle indemnité de 300 francs, plus 282f.09 de frais. Appel à la cour de Besançon, qui, entre autres dispositions, déclara, par l'arrêt du 12 avril 1843, qu'une convention amiable faite entre l'administration et le sieur Bergère pour la construction du canal de fuite avait été bien exécutée par l'État.

Le sieur Bergère porta alors l'instance devant les tribunaux administratifs. L'arrêté du conseil de préfecture du Jura, en date du 14 juillet 1848, rejeta la demande en remboursement des condamnations prononcées contre le requérant par les tribunaux ordinaires, lui alloua 244f.50 d'indemnité pour les chômages de 1841, et ordonna une expertise sur les dommages causés à l'usine par la disposition du nouveau pont.

Pourvoi de l'administration devant le conseil d'État qui, par arrêt du 8 juin 1850 (*Annales*, 2e série, X, p. 758), annula l'arrêté du conseil de préfecture

Napoléon, etc.,

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Bergère, demeurant à Poligny, tant en son nom personnel que comme héritier de la dame veuve Bergère, sa mère, décédée, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 5 juin 1867, par lequel le conseil de préfecture du département du Jura, saisi d'une demande en indemnité, que le requérant avait formée contre l'État, à raison des dommages causés à l'usine dont il est propriétaire sur le ruisseau de l'Aglantine, par suite des travaux de rectification de la route impériale n° 5 de Paris à Genève à l'entrée de la ville de Poligny; a rejeté sa prétention tendant à obtenir une indemnité égale aux frais d'instance et aux sommes qu'il a payées, en exécution de jugements rendus contre lui au profit du fermier de son usine, à raison des dommages ressentis par ce dernier, à la suite des travaux de l'administration; a repoussé le chef de demande tendant à obtenir une indemnité pour vice de construction du canal de fuite de l'usine, supprimé et reconstruit par l'Etat; a alloué au requérant une indemnité de 244f.50 pour chômages survenus en 1841; et, sur le dernier chef de sa réclamation, relatif aux dommages résultant pour l'usine de la construction vicieuse du nouveau pont établi par l'administration sur l'Aglantine, pour le passage de la route n° 5 rectifiée, a ordonné,

---

pour avoir alloué une indemnité, sans avoir examiné si l'usine était pourvue d'un titre légal.

L'arrêté du conseil de préfecture du Jura, en date du 19 décembre 1851, déclara la légalité de l'usine, mais la circonscrivit à l'état ancien, et non aux changements de dispositions et de régime exécutés postérieurement à 1790.

L'usinier s'est pourvu contre cet arrêté devant le conseil d'État, qui par son arrêt du 21 avril 1854, a disposé que « c'était à tort que le conseil de préfecture « avait ordonné de déduire de la valeur actuelle de l'usine la plus-value due à « tous les changements de dispositions et de régime exécutés sans autorisation « depuis 1790, et qu'il avait omis d'excepter de cette déduction la plus-value « résultant des changements intérieurs qui n'auraient pas modifié les conditions « hydrauliques de l'usine existant en 1790. » (Voir *Annales*, 3e série, tome IV, page 557, cet arrêt de doctrine, important au point de vue de la jurisprudence en matière d'indemnité pour dommages causés aux usines sur les cours d'eau non navigables ni flottables.)

Nouvel arrêté du conseil de préfecture du Jura, en date du 5 juin 1867, reprenant les dispositions de l'arrêté du 14 juillet 1848; c'est-à-dire allouant une indemnité de 244f.50 pour les chômages de 1841, et ordonnant une expertise au sujet du nouveau pont.

Saisi pour la troisième fois par le pourvoi du sieur Bergère, le conseil d'État, par l'arrêt ci-dessus du 31 décembre 1869, maintient l'arrêté du conseil de préfecture et le modifie seulement en ce sens qu'il étend l'expertise à l'examen des chômages de 1848.

avant faire droit, qu'il serait procédé, à une expertise contradictoire, à l'effet de reconnaître si le pont, construit par l'Etat sur l'Aglantine, fait, par l'insuffisance de largeur de son arche, sa position oblique et l'élévation de son radier, refluer les eaux de la rivière dans le canal de fuite de l'usine jusque sous les roues du moulin, de manière à gêner, empêcher ou ralentir leur jeu;

Ce faisant, attendu que les travaux de rectification de la route de Paris à Genève, aux abords de la ville de Paligny, ont amené le déplacement du lit de l'Aglantine, sur une certaine étendue, à l'aval de l'usine du sieur Bergère, et la construction d'un pont pour le passage de la voie nouvelle; qu'il en est résulté pour l'usine des chômages et une dépréciation considérable; qu'en 1841, actionné par le fermier de son usine, à la suite d'un premier chômage, occasionné par ces travaux, le sieur Bergère a été condamné, par jugement du tribunal civil d'Arbois, rendu le 12 mai 1842, sur le rapport des experts Tabey, Léger et Lamy, à lui payer une première indemnité de 425f,33, et à supporter les frais du procès fixés à 683f,42; qu'en 1847, le même fermier, demandant à nouveau qu'il lui fût tenu compte du dommage qu'il avait éprouvé par suite d'autres chômages survenus du 12 mai 1842 au 20 avril 1847, époque de la cessation de son bail, il a été de nouveau condamné par jugement du 3 mars 1848, à lui payer une indemnité de 300 francs indépendamment des frais de ce second procès montant à 282f,09; que, pour rejeter la demande en remboursement de ces sommes, qu'il avait dirigée contre l'État, l'arrêté attaqué s'est à tort fondé, d'une part, en ce qui touche le remboursement des sommes payées en exécution du jugement du 12 mai 1842, sur l'autorité de la chose jugée, et, d'autre part, en ce qui touche le remboursement des sommes payées en exécution du jugement du 3 mars 1848, sur la compétence exclusive de l'autorité administrative pour apprécier et évaluer les dommages causés par suite de l'exécution des travaux publiés;

Dire, en prenant les jugements précités comme première base de l'indemnité qui lui est due, que le sieur Bergère aura droit à une indemnité de 1 690f.84, égale aux frais d'instance et aux sommes qu'il a payées en exécution des jugements rendus au profit du fermier de son usine en 1842 et 1848; condamner, en outre, l'État à lui payer :

1° Une indemnité de 338f,28, pour 16 journées de chômage de l'usine, en 1841, occasionné postérieurement à l'expertise des sieurs Tabey, Léger et Lamy, par l'inachèvement du mur de séparation entre le canal de fuite de l'usine et la rivière de l'Aglantine;

2° Une autre somme de 600 francs pour vice de construction du canal de fuite de l'usine reconstruit par l'État;

3° Une indemnité de 1000 francs pour dépréciation de l'usine par suite de l'établissement dans de mauvaises conditions du nouveau pont construit par l'État sur l'Aglantine, de son obliquité et de l'exhaussement de son radier;

Allouer au sieur Bergère les intérêts de ces sommes à partir du jour où il les a demandés; condamner l'État aux dépens;

Subsidiairement, pour le cas où l'arrêté attaqué serait maintenu, dire que l'expertise qu'il a ordonné sur le dernier chef de la réclamation du sieur Bergère, portera aussi sur le chef de demande tendant à obtenir une indemnité de 600 francs pour vice de construction du canal de l'usine reconstruit par l'État, attendu que, pour rejeter, de ce chef, la demande du requérant, le conseil de préfecture s'est à tort appuyé sur un arrêt de la cour impériale de Besançon, en date du 12 avril 1845, qui aurait déchargé l'État de ses obligations, alors que, tout au contraire, la cour s'est déclarée incompétente pour statuer sur ce point;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, et tendant au rejet de la requête, attendu :

1° En ce qui touche la demande d'une indemnité de 1690f.84, égale aux condamnations prononcées contre le requérant en 1842 et en 1848; que l'autorité administrative est seule compétente pour apprécier et évaluer les dommages causés par l'exécution des travaux publics; que l'administration ne saurait, dès lors, être engagée par les jugements du tribunal civil d'Arbois des 12 mai 1842 et 5 mars 1848; qu'au surplus, l'expertise prescrite par l'arrêté attaqué comprendra tous les dommages causés à l'usine du sieur Bergère, depuis le commencement des travaux de l'administration;

2° En ce qui touche la demande d'une indemnité de 600 francs, pour vices de construction du canal de fuite de l'usine; que ce canal a été construit en vertu d'une convention particulière passée entre le propriétaire et l'État; que les contestations auxquelles cette convention peut donner lieu, sont du ressort exclusif de l'autorité judiciaire et que, déjà, la cour de Besançon, en jugeant, par son arrêt du 12 avril 1845, que ladite convention a été bien et valablement exécutée par l'État, a déchargé celui-ci de toutes ses obligations à cet égard;

3° En ce qui touche la demande d'une indemnité de 1000 francs pour dépréciation; que le conseil de préfecture en ordonnant une

expertise à l'effet d'être fixé sur cette dépréciation, ne pouvait en même temps accorder l'indemnité réclamée de ce chef;

4° En ce qui touche la somme de 333f.28 demandée pour les chômages de l'usine survenus en 1841; que le conseil de préfecture a bien jugé en adoptant, pour la durée des chômages de l'usine, en 1841, non pas le nombre de 16 journées que réclame le requérant, mais le chiffre de 11 journées 1/5, tel qu'il a été calculé par les ingénieurs;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture du département du Jura, en date du 14 juillet 1848, ensemble le mémoire de la veuve et des héritiers Bergère, le rapport de l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, l'avis de l'ingénieur en chef du département et les observations présentées pour les demandeurs devant le conseil de préfecture, à la date du 20 avril 1848; ledit arrêté: 1° portant rejet de la demande en remboursement formée par les requérants des condamnations prononcées contre eux par le tribunal civil d'Arbois le 12 mai 1842, par le motif que l'autorité administrative est seule compétente pour apprécier et évaluer les dommages causés aux propriétés privées par l'exécution des travaux publics; que d'ailleurs l'État a été étranger à l'instance engagée devant le tribunal civil d'Arbois entre les sieurs Bergère et le sieur Romand leur fermier, et que, dès lors, les errements de celle ci ne peuvent lui être opposés; 2° allouant à la veuve et aux héritiers Bergère, pour chômages survenus en 1841, une indemnité de 244f.50, calculée sur onze journées un cinquième et à raison d'un produit net de 21f.83 par jour; 3° ordonnant, avant faire droit au dernier chef de réclamation relatif à la disposition oblique du nouveau pont construit par l'administration sur l'Aglantine, à l'insuffisance de largeur de son arche pour le débit des eaux et à l'élévation de son radier, qu'il sera procédé à une expertise contradictoire à l'effet de vérifier si ces circonstances font refluer les eaux dans le canal de fuite du moulin du sieur Bergère jusque sous les roues, de manière à gêner, empêcher ou ralentir leur jeu;

Vu la décision de la section du contentieux de notre conseil d'État, en date du 31 mai 1850, annulant, sur le pourvoi formé par l'administration, l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département du Jura, en date du 14 juillet 1848, dans celle de ses dispositions par laquelle il alloue aux propriétaires de l'usine Bergère une indemnité de 244f.50 pour chômages, avant d'avoir examiné si l'usine était pourvue d'un titre légal;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture du département du Jura, en date du 19 décembre 1851, déclarant la légalité de l'usine, en spé-

cifiant toutefois que cette légalité ne s'appliquerait, pour les indemnités de dommages, qu'à son état ancien et non aux changements de dispositions et de régime exécutés postérieurement à 1790;

Vu notre décret rendu au contentieux le 21 avril 1854 sur le pourvoi formé par les héritiers Bergère contre l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département du Jura, en date du 19 décembre 1851; ledit décret portant qu'il sera tenu compte, dans l'appréciation du dommage éprouvé, de toutes les modifications intérieures opérées même sans autorisation depuis 1790, qui n'aurait pas altéré les conditions hydrauliques de l'usine;

Vu l'arrêt de la cour impériale de Besançon, en date du 12 avril 1845;

Vu les plans des lieux;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, et celle du 16 septembre 1807;

Sur les conclusions du sieur Bergère tendant à ce que les jugements du tribunal civil d'Arbois, en date des 12 mai 1842 et 3 mars 1848, soient pris comme premiers éléments d'appréciation pour l'évaluation des dommages qui lui ont été causés par les travaux de l'État et à ce que la somme de 1690f.84, qui représentent les indemnités qu'il a payées au sieur Romand, fermier de son usine, en exécution de ces jugements et les frais d'instance, lui soit intégralement remboursée :

En ce qui touche la demande en remboursement de la somme de 1108f.75, payée en exécution du jugement du 12 mai 1842 :

Considérant qu'une demande en remboursement de cette somme a été déjà portée, en 1846, par le sieur Bergère devant le conseil de préfecture du département du Jura;

Que le conseil de préfecture a statué sur cette demande par une disposition spéciale de son arrêté ci-dessus visé, en date du 14 juillet 1848;

Que cette disposition n'a pas été réformée par la disposition de la section du contentieux de conseil d'État intervenue le 21 mai 1850;

Qu'ainsi, elle a acquis l'autorité de la chose jugée et que, dès lors, le sieur Bergère n'est plus recevable à nous présenter de réclamations à cet égard;

En ce qui touche la demande en remboursement de la somme de 582f.39, payée en exécution du jugement du 3 mars 1848 :

Considérant que les dommages dont se plaint le sieur Bergère, ont été causés à l'usine, dont il est propriétaire sur le ruisseau de

l'Aglantine, par suite de l'exécution de travaux entrepris par l'Etat pour la rectification de la route impériale n° 5 de Paris à Genève;

Que l'appréciation de ces dommages et l'évaluation des indemnités qui peuvent être dues en réparation des préjudices causés appartiennent à l'autorité administrative;

Que, dès lors, cette autorité ne saurait être liée par l'instance judiciaire engagée, en 1848, entre le sieur Bergère et le fermier de son usine;

Qu'il suit de là, que ledit sieur Bergère n'est pas fondé à demander que le jugement rendu contre lui par le tribunal civil d'Arbois le 3 mars 1848 et les actes de cette instance, soient pris comme éléments d'appréciation pour l'évaluation des dommages qui lui ont été causés et qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture du département du Jura a repoussé sa demande tendant au remboursement intégral de la somme de 582f.39, qu'il a payée en exécution de ce jugement;

Mais considérant que, conformément aux prescriptions de la loi du 16 septembre 1807, il y avait lieu, sur ce chef de demande, de faire procéder à une expertise à l'effet de rechercher si les dommages, à raison desquels le sieur Bergère a été condamné à payer au fermier de son usine en principal et en frais la somme de 582f.39 par jugement du tribunal civil d'Arbois du 3 mars 1848, avaient été causés par les travaux entrepris par l'Etat et à l'effet d'estimer, s'il y avait lieu, l'indemnité qui pourrait être due par l'Etat à raison de ces dommages;

Qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture du département du Jura n'a pas ordonné que l'expertise, qu'il a prescrite sur le dernier chef de demande du sieur Bergère porterait également sur ce point de la réclamation;

Sur les conclusions tendant à obtenir une indemnité de 333f,28 pour 16 journées du chômage de l'usine, occasionné en 1841, postérieurement à l'expertise des sieurs Tabey, Léger et Lamy, par l'inachèvement du mur de séparation entre le canal de fuite de l'usine et la rivière de l'Aglantine:

Considérant que le requérant ne justifie pas, que l'indemnité de 244f,50 qui lui a été allouée, de ce chef, par l'arrêté attaqué soit insuffisante;

Sur les conclusions tendant à obtenir une indemnité de 600 francs pour vice de construction du canal de fuite de l'usine supprimé et reconstruit par l'État:

Considérant que, si les travaux de rectification de la route im-

périale n° 5 ont amené la destruction presque totale du canal de fuite de l'usine du sieur Bergère, ce canal a été reconstruit par l'État en vertu d'une convention particulière librement passée entre le propriétaire et l'État ;

Que, dès lors, les contestations auxquelles cette convention pouvait donner lieu étaient du ressort exclusif de l'autorité judiciaire ;

Que, par arrêt, en date du 12 avril 1845, la cour de Besançon a jugé que ladite convention a été bien et valablement exécutée par l'État ;

Que, dès lors, l'État se trouve dégagé à cet égard, de ses obligations et qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de Préfecture a rejeté au fond la demande en indemnité formée, de ce chef, par le sieur Bergère et qu'il n'y a pas lieu d'ordonner que l'expertise prescrite par l'arrêté attaqué portera sur ce point de sa réclamation ;

Sur les conclusions relatives à la demande d'une indemnité de 1.000 francs pour dépréciation de l'usine par suite de l'établissement dans de mauvaises conditions, du nouveau pont construit par l'État sur le ruisseau de l'Aglantine, pour le passage de la route impériale n° 5 rectifiée :

Considérant qu'une expertise a été prescrite par l'arrêté attaqué à l'effet de reconnaître si le pont, construit par l'Administration sur le ruisseau de l'Aglantine, fait, par l'insuffisance de largeur de son arche, sa position oblique et l'élévation de son radier, refluer les eaux dans le canal de fuite de l'usine du sieur Bergère jusque sous les roues du moulin, de manière à gêner, empêcher ou ralentir leur jeu et à l'effet d'estimer, s'il y a lieu, l'indemnité qui serait due par l'État à raison de ce dommage ;

Qu'ainsi, il sera ultérieurement statué sur les conclusions prises de ce chef par le sieur Bergère.

Art. 1er. Les experts chargés, en vertu de l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département du Jura, en date du 5 juin 1867, de procéder à une expertise sur le chef de demande du sieur Bergère tendant à obtenir une indemnité de 1000 francs, pour dépréciation de l'usine, par suite de l'établissement dans de mauvaises conditions du nouveau pont construit par l'État sur le ruisseau de l'Aglantine, rechercheront également si les chômages, à raison desquels le sieur Bergère a été condamné, par jugement du tribunal civil d'Arbois, en date du 3 mars 1848, à payer, en principal et en frais, la somme de 582f,39, ont été causés par les travaux entrepris par l'État pour la rectification de la route impé-

riale n° 5 de Paris à Genève et ils estimeront, s'il y a lieu, l'indemnité qui pourra être due par l'État à raison de ces dommages.

Art. 2. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département du Jura, en date du 5 juin 1867, est réformé en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède.

Art. 3. Le surplus des conclusions de la requête du sieur Bergère est rejeté.

(N° 3199)

[18 décembre 1869.]

Entrepreneurs. — Décompte. — Réclamations. — (Sieur Nercam.) — *Examen et rejet des divers chefs de réclamation, produits par l'entrepreneur* (*).

Napoleon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Nercam, ancien entrepreneur du 5e lot des travaux de construction du chemin de fer de Perpignan à Port-Vendres, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté en date du 29 février 1868, par lequel le conseil de préfecture du département des Pyrénées-Orientales a rejeté la plus grande partie des réclamations qu'il avait formées contre le décompte de son entreprise;

Ce faisant, condamner l'État à lui payer avec intérêts et dépens :

1° 738f.65 pour supplément de prix pour les maçonneries de faible épaisseur ;

2° 4 085f62 pour 1 848mc70 de déblais de deuxième classe, mis à tort entre les profils 29 et 31 ;

3° 9471f.46 pour 434mc,67 de déblais du souterrain de Pintas;

4° 8791f.74 pour erreur dans le calcul de la distance moyenne de transport au tombereau ;

5° 413f.89 pour supplément de prix applicable aux transports en brouette des roches dures ;

6° 3 371f.22 pour erreur de 561mc,87 dans le calcul des voûtes auxquelles s'applique le prix de 6 francs pour frais de cintrement et de décintrement ;

7° 512f.80 pour bois employés à étayer les parois du souterrain

---

(*) Voir, pour cette même affaire, les deux arrêts rendus par le conseil d'État le 16 décembre 1864 et le 5 mai 1869 (*Annales*, 4e série, V, 264; IX, 830).

de Pintas, à payer 80 francs le mètre cube, au lieu de 40 francs alloués par l'arrêté attaqué;

8° 159 800 francs, pour dépenses non prévues au devis et résultant des conditions dans lesquelles l'ordre de service du 10 décembre 1862 a obligé le requérant à procéder aux déblais de la tranchée de Saint-Elme;

9° 20 000 francs de dommages-intérêts, à raison de ce que les ingénieurs auraient fait exécuter, par le sieur Alazard, divers ouvrages dépendant de l'entreprise du requérant;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi ci-dessus visé, et tendant au rejet du pourvoi; ensemble les rapports d'ingénieurs transmis par notre ministre;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Nercam, et par lequel il déclare persister dans ses conclusions;

Vu les nouvelles observations présentées par notre ministre des travaux publics en réponse au mémoire en réplique ci-dessus visé;

Vu les pièces de l'adjudication du cinquième lot des travaux de construction du chemin de fer de Perpignan à Port-Vendres;

Vu les ordres de service en date du 10 décembre 1862 et du 12 octobre 1863;

Vu les états de situation des travaux à fin des années 1863 et 1864;

Vu le décompte définitif des travaux exécutés le 14 novembre 1864, jour où la résiliation de l'entreprise du sieur Nercam a été prononcée sur sa demande, ledit décompte dressé le 14 décembre 1865;

Vu les réclamations présentées par le sieur Nercam contre ce décompte le 21 du même mois;

Vu le procès-verbal de l'expertise à laquelle il a été procédé le 2 juillet 1866;

Vu le décompte rectifié, notifié par l'administration au sieur Nercam, en date du 12 mars 1867;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu les clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs et approuvées le 25 août 1863;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne des maçonneries du bassin clarificateur et du revêtement de la dérivation du ruisseau de Pintas:

Considérant que, pour constater l'application qui a été faite à ces ouvrages du prix de 13f58 fixé par l'article 14 du bordereau pour les maçonneries en moellons et chaux hydraulique à ciel ouvert, le sieur Nercam se fonde sur ce que le peu d'épaisseur des

dits ouvrages aurait causé une augmentation de main-d'œuvre et de déchets;

Considérant que l'article précité est conçu en termes généraux et qu'il résulte d'ailleurs de l'article 15 du cahier des charges que le projet sur lequel a eu lieu l'adjudication comportait des maçonneries n'ayant que 0m,50 d'épaisseur;

En ce qui concerne le volume des déblais de seconde classe :

Considérant que le sieur Nercam se fonde sur l'article 58 du cahier des charges, aux termes duquel les avant-métrés acceptés par l'entrepreneur doivent servir de base au règlement définitif du cube des terrassements, pour soutenir qu'il doit profiter d'une erreur de 1 848mc70 qui aurait été commise dans l'avant-métré des déblais à opérer entre les piquets nos 29 et 31;

Mais qu'il résulte de l'instruction, qu'au moment de la résiliation de son entreprise, il n'avait exécuté aucun déblai au delà du piquet n° 29;

Que, dès lors, il ne peut prétendre à aucun bénéfice relatif aux déblais au delà de ce point;

En ce qui concerne le volume des déblais du souterrain de Pintas:

Considérant que le conseil de préfecture, se fondant sur l'article 7 des clauses et conditions générales, a refusé au sieur Nercam le prix de 434mc67 de déblais qui ont été inutiles pour l'établissement de ce souterrain;

Que, pour en obtenir le payement, le sieur Nercam prétend qu'il avait réglé les fouilles d'après l'article 12 du cahier des charges qui fixait à 1 mètre la hauteur des piédroits, et qu'il avait dû croire que cette hauteur serait mesurée à partir du dessus des fondations;

Mais considérant que les dessins d'exécution produits devant nous indiquent que les piédroits devaient avoir 0m,50 de fondations et 0m.50 d'élévation et que le sieur Nercam ne peut être admis à soutenir qu'il n'avait pas connaissance de ces dessins qui faisaient partie des pièces de l'adjudication et auxquels il était tenu de se conformer;

En ce qui concerne le prix des transports au tombereau :

Considérant que le sieur Nercam, se fondant sur l'article 58 du cahier des charges, prétend que ces transports auraient dû lui être payés à forfait, d'après la distance moyenne résultant de l'article 8 du bordereau des prix;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, que l'entreprise a été résiliée avant l'exécution de la partie des travaux qui donnait lieu aux plus longs transports;

Qu'ainsi, c'est avec raison que le conseil de préfecture a calculé le prix à allouer d'aprés la distance moyenne des transports réellement effectués;

En ce qui concerne le prix des transports en brouette:

Considérant que l'article 7 du bordereau fixe à 0f,32 le prix du mètre cube de ses transports;

Que le sieur Nercam, pour repousser l'application de ce prix aux transports de pierres dures, soutient qu'il avait été établi pour le transport des terres argileuses, mais qu'aucune des pièces de l'adjudication ne confirme cette allégation qui est, au contraire, démentie par le détail estimatif dans lequel ce prix est appliqué à des transports de roches détachées du massif de la montagne;

En ce qui concerne les frais de cintrement et de décintrement:

Considérant que l'article 32 du bordereau alloue, pour ces frais, 6 francs par mètre cube de voûte;

Qu'ainsi, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'allouer ce prix de 6 francs pour les maçonneries des reins;

En ce qui concerne les bois employés a étayer et à blinder les parois du souterrain de Pintas et que l'administration a gardés après la résiliation de l'entreprise:

Considérant que, d'après l'article 55 du devis, les frais de ce blindage et de cet étaiement étaient à la charge de l'entrepreneur;

Que lors de la résiliation de son entreprise, le sieur Nercam n'a pas demandé a retirer les bois qu'il avait posés et n'a pas fait constater quels en étaient l'état et la valeur, et qu'il ne justifie pas que l'indemnité de 40 francs par mètre cube qui lui a été allouée par le conseil de préfecture soit insuffisante;

En ce qui concerne la somme de 159 800 francs réclamée par le sieur Nercam, pour prix de travaux commandés par un ordre de service du 10 décembre 1862:

Considérant que cet ordre n'avait fait qu'indiquer de quelle manière il serait procédé à l'extraction des déblais de la tranchée de Saint-Elme;

Que le prix de ces déblais a été porté dans les états de situation des travaux en 1863 et en 1864 et ensuite dans le décompte définitif dressé le 14 décembre 1865;

Que le sieur Nercam n'a fait, de ce chef, aucune réclamation, lors de la notification qui lui a été donnée dudit décompte;

Que sa demande a été indiquée, pour la première fois, sous forme de réserves, le 2 octobre 1866 et n'a été formulée d'une manière précise que le 12 mars 1867;

Qu'ainsi, c'est par une juste application de l'article 32 des clauses

et conditions générales, que le conseil de préfecture a déclaré la dite demande non recevable comme formée tardivement;

En ce qui concerne les dommages-intérêts réclamés par le sieur Nercam à raison de ce que l'administration aurait fait exécuter par le sieur Alazar, entrepreneur du quatrième lot, certains travaux dépendant de son entreprise, savoir : 1° 46 mètres de souterrain; 2° 22 000 mètres de transports de déblais provenant du quatrième lot, mais dont l'enlèvement avait été réservé au requérant;

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que la galerie ouverte par le sieur Alazar n'a atteint le point où commençait le lot du requérant que plusieurs mois après la résiliation de son marché;

Considérant, d'autre part, que si le transport de 22 000 mètres de déblais avait été réservé au sieur Nercam, c'était pour les employer aux remblais à faire sur le cinquième lot et que le degré d'avancement des travaux au moment de la résiliation n'avait pas permis de commencer ces transports;

Qu'ainsi c'est par suite de la résiliation et non par le fait de l'administration qu'il a été empêché d'exécuter les transports dont il s'agit;

Art. 1er. La requête du sieur Nercan est rejetée.

(N° 3200)

[18 décembre 1869.]

Cours d'eau non navigables. — Règlement d'un barrage et d'une prise d'eau. — Droits de l'administration. — Accès du repère. — Excès de pouvoir.—(Sieur de Colbert du Caunet.)—*Il appartient au préfet, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par les lois et règlements, de subordonner le maintien d'un barrage établi sans autorisation aux conditions qu'il jugera nécessaires afin que cet ouvrage ne soit pas pour les riverains une cause de dommages. — Mais il ne peut, sans excès de pouvoirs, prescrire l'établissement d'une vanne de fond, et la fermeture de la prise d'eau à des heures déterminées. — Il ne peut davantage enjoindre que l'accès du repère définitif, qui doit toujours rester accessible aux agents de l'administration, le sera également aux particuliers intéressés à vérifier la hauteur des eaux, en tant que cette disposition aurait pour effet de grever la propriété du requérant d'une servitude de passage au profit de ces particuliers.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur de Colbert du Caunet, propriétaire domicilié au château de Bouilledon (Var), contre un arrêté du préfet du département du Var, en date du 11 juin 1867, portant règlement d'un barrage qu'il a construit en 1852, sur le ruisseau du Bourboutéou, au point de son confluent avec le Réal Martin, dans la commune de Caunet du Luc, afin d'assurer l'alimentation d'une prise d'eau souterraine établie à 13 mètres en amont par ses auteurs, et qui existe de temps immémorial;

Ladite requête et ledit mémoire tendant à ce qu'il nous plaise : annuler, pour excès de pouvoir, ledit arrêté ; attendu : 1° que le ruisseau de Bourboutéou, à raison de son peu d'étendue et de consistance, ne serait que l'équivalent d'une source, et ne constituerait pas un cours d'eau qui puisse être soumis à l'action réglementaire de l'administration ; 2° que le barrage, au sujet duquel a été rendu l'arrêté attaqué, était destiné à assurer l'alimentation d'une prise d'eau qui a une existence légale, sa réglementation n'aurait pu être faite que dans un intérêt public, et non comme elle l'a été dans l'intérêt particulier de quelques propriétaires du Réal Martin, alors surtout que les dispositions auraient pour effet de porter atteinte au fonctionnement de cette prise d'eau; annuler spécialement la disposition de l'article 4 de l'arrêté attaqué, qui prescrit au requérant de poser le repère du niveau légal de la retenue, de telle sorte qu'il soit toujours accessible, non-seulement aux agents de l'administration, mais encore à tous particuliers intéressés à vérifier la hauteur des eaux, attendu que cette disposition porterait atteinte aux droits de propriété du requérant;

Vu l'arrêté attaqué, notamment : 1° l'article 2, qui fixe la hauteur du barrage du sieur de Colbert ; 2° l'article 3, qui impose au permissionnaire l'obligation d'établir, dans le corps du barrage, une vanne de décharge de 0m.83 de hauteur sur 0m.50 de largeur, et d'araser son couronnement à la hauteur légale de la retenue, de creuser dans le lit du ruisseau, depuis la prise d'eau jusqu'à cette vanne, une rigole de 0m.50 de largeur, suivant une pente de 0m.02 par mètre, de tenir la prise d'eau fermée, et la vanne de décharge ouverte, pendant 135 heures 58 minutes par semaine, du 1er avril au 1er octobre de chaque année, et, par suite, de ne retenir pendant cette période que 32 heures 2 minutes par semaine, les eaux pour l'arrosage au moyen de l'ouverture de la prise d'eau et de la fermeture de la vanne de décharge; 3° l'article 4, qui exige la pose près du barrage, en un point qui sera établi par l'ingénieur, d'un

repère définitif qui devra rester toujours accessible, soit aux agents de l'administration, soit aux particuliers intéressés à vérifier la hauteur des eaux;

Vu les observations de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée de la requête et du mémoire ampliatif ci-dessus visés, et tendant, conformément à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, à l'annulation des articles 3 et 4 de l'arrêté attaqué;

Vu les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées, en date des 16 et 19 mars 1868; ensemble le plan général du ruisseau de Bourboutéou;

Vu les autres pièces jointes au dossier;

Vu la loi des 22 décembre 1789-8 janvier 1790 (sect. 3, art. 2), celles des 12-20 août 1790 (ch. VI), et celle des 28 septembre-6 octobre 1791 (tit. II, art. 16);

Vu l'arrêté du 19 ventôse an VI et les décrets du 25 mars 1852 et du 13 avril 1861;

Vu les instructions ministérielles du 19 thermidor an VI, du 16 novembre 1834 et du 23 octobre 1851;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790;

Vu le décret du 2 novembre 1864 (art. 7);

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction et notamment du plan ci-dessus visé que le Bourboutéou prend naissance au delà de la route impériale n° 97, de Toulon à Antibes, en dehors de la propriété du requérant, et qu'il parcourt un espace de 5 kilomètres environ avant de tomber dans le Réal Martin; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à soutenir que le ruisseau du Bourboutéou ne constitue pas un cours d'eau qui puisse être soumis à l'action réglementaire de l'administration, aux termes des dispositions législatives ci-dessus visées;

Considérant, d'autre part, qu'il est établi par l'instruction que le requérant a construit en 1852, un barrage dans le Bourboutéou, au point de son confluent avec le Réal Martin, sans y avoir préalablement été autorisé par l'administration; que par un arrêté, en date du 17 juin 1866, le préfet avait ordonné la démolition de cet ouvrage; que sur le recours du sieur de Colbert, une décision ministérielle du 8 janvier 1867, a prescrit au préfet d'ajourner l'exécution dudit arrêté, et de procéder au règlement du barrage dont s'agit; qu'il appartenait en effet au préfet, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par les lois et décrets ci-dessus visés, de subordonner le maintien dudit barrage aux conditions qu'il juge-

rait nécessaires pour empêcher que cet ouvrage ne fût, pour les propriétés voisines, une cause de dommages; que dans ces circonstances, le sieur de Colbert n'est pas fondé à soutenir que le barrage dont il s'agit ne pouvait être l'objet d'un règlement administratif;

En ce qui touche les dispositions de l'article 3 de l'arrêté attaqué, qui obligent le requérant : 1° à établir une vanne de fond dans le corps de son barrage; 2° à creuser une rigole dans le lit du ruisseau, depuis sa prise d'eau jusqu'à cette vanne; 3° à ne retenir les eaux au moyen de sa prise d'eau souterraine que pendant un certain nombre d'heures par semaine, du 1er avril au 1er octobre de chaque année :

Considérant que, avant de se pourvoir devant nous contre l'arrêté préfectoral du 11 juin 1867, le sieur de Colbert avait déféré cet arrêté à notre ministre de l'agriculture, qui n'a pas statué sur le recours dans le délai fixé par notre décret du 2 novembre 1864; que notre ministre reconnait devant nous que les dispositions dont il s'agit n'ont pas été prises dans la limite des pouvoirs qui viennent d'être rappelés, en vue de prévenir les dommages que pourrait causer aux propriétés voisines le barrage établi par le requérant; que, dès lors, il y a lieu d'en prononcer l'annulation;

En ce qui touche spécialement la disposition de l'article 4 de l'arrêté attaqué, qui enjoint au requérant de poser près du barrage, en un point qui sera déterminé par l'ingénieur, un repère définitif qui devra rester toujours accessible, soit aux agents de l'administration, soit aux particuliers intéressés à vérifier la hauteur des eaux:

Considérant que le pouvoir, qui appartient à l'administration de régler, dans un but de police et d'utilité générale, les retenues d'eau établies sur les cours d'eau non navigables ni flottables, implique, pour ses agents, celui de vérifier si les mesures prescrites reçoivent leur exécution;

Mais que la disposition dont il s'agit ne se borne pas à réserver aux agents de l'administration le droit d'accéder au repère définitif dont elle prescrit l'établissement; qu'elle stipule le même droit au profit de tous particuliers qui peuvent être intéressés à vérifier la hauteur des eaux retenues par le permissionnaire; que cette dernière clause, en tant qu'elle peut avoir pour effet de grever la propriété du requérant d'une servitude de passage, au profit de ces particuliers, excède les limites des pouvoirs conférés à l'administration par les lois et décrets ci-dessus visés;

Art. 1er. Sont annulées, pour excès de pouvoir, les dispositions

de l'article 3 de l'arrêté attaqué qui obligent le requérant : 1° à établir une vanne de fond dans le corps de son barrage ; 2° à creuser une rigole dans le lit du Bourboutéou, depuis sa prise d'eau jusqu'à cette vanne ; 3° à ne retenir les eaux du Bourboutéou, au moyen de sa prise d'eau souterraine que pendant un certain nombre d'heures par semaine, du 1er avril au 1er octobre de chaque année.

Est également annulée, pour excès de pouvoir, la disposition de l'article 4 de l'arrêté prescrivant l'établissement d'un repère définitif qui devra rester toujours accessible, soit aux agents de l'administration, soit aux particuliers intéressés à vérifier la hauteur des eaux, en tant que cette disposition aurait pour effet de grever la propriété du requérant d'une servitude de passage au profit de ces particuliers

2. Le surplus des conclusions du sieur de Colbert est rejeté.

(N° 3201)

[22 décembre 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Établissement du chemin de fer de fer de Fougères à la baie du mont Saint-Michel.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics ;

Vu les loi et décret du 26 juillet 1868, qui approuvent la convention passée, le même jour, avec la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères, ainsi que le cahier des charges y annexé ;

Vu ladite convention, et notamment l'article 1er de cette convention, lequel est ainsi conçu :

« Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux pu-
« blics s'engage à concéder à la compagnie du chemin de fer de
« Vitré à Fougères, dans le cas où l'utilité publique en serait re-
« connue après l'accomplissement des formalités prescrites par la
« loi du 23 mai 1841, un chemin de fer de Fougères à la baie du
« mont Saint-Michel, en un point à déterminer d'Avranches à Pon-
« torson ;

« . . . .

« La compagnie s'engage à exécuter ledit chemin dans un délai « de huit ans, à dater du 1er janvier qui suivra la concession défi- « tive à intervenir ; »

Vu l'avant-projet présenté par la compagnie pour l'établissement du chemin de fer susmentionné ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur cet avant-projet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, dans les départements d'Ille-et-Vilaine et de la Manche, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 21 et 30 août 1869 ;

Vu la lettre de notre ministre secrétaire d'Etat au département de la guerre, en date du 18 décembre 1869, portant adhésion à l'exécution du chemin de fer projeté de Fougères à la baie du mont Saint-Michel;

Vu la délibération, en date du 31 août 1869, par laquelle le conseil général du département d'Ille-et-Vilaine a voté une subvention de 335 000 francs pour l'établissement dudit chemin suivant le tracé passant par Saint-Brice et Antrain ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 2 décembre 1869 ;

Vu le récépissé constatant le versement à la caisse des dépôts et consignations d'une somme de 100 000 francs, à titre de cautionnement;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4);

Notre conseil d'Etat entendu,

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Fougères à la baie du mont Saint-Michel.

En conséquence, la concession dudit chemin, accordée à titre éventuel à la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères par la convention susvisée du 26 juillet 1868, est rendue définitive.

2. Ledit chemin de fer passera par ou près Saint-Brise, Antrain et Pontorson.

3. En exécution de l'article 2 de la convention susmentionnée, la somme de 335 000 francs votée par le conseil général du département d'Ille-et-Vilaine pour l'établissement du chemin dont il s'agit sera comprise dans le montant de la subvention de 3 500 000 francs que l'Etat a été autorisé à accorder à la compagnie concessionnaire pour la construction du même chemin.

4. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 3202)

[25 décembre 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Construction d'un pont suspendu en fer et de ses abords et dépendances, entre les communes de Paulhan et de Campagnan (Hérault), sur l'Hérault.

Art. 1er. Est déclarée d'utilité publique l'exécution des travaux de construction d'un pont suspendu en fer et de ses abords et dépendances entre les communes de Paulhan et Campagnan (Hérault), sur l'Hérault, au passage du chemin vicinal de grande communication n° 30, de Murviel-lez-Béziers à Villeveyrac, conformément au plan ci-annexé.

2. La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges, également annexé au présent décret.

3. Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont, de ses abords et dépendances, au moyen : 1° de la concession, par adjudication publique, d'un péage dont la durée maxima, qui ne pourra excéder 60 ans, sera fixée à l'avance par le préfet, dans un billet cacheté; 2° d'une subvention de 20 000 francs, imputable sur les fonds du trésor.

4. Le concessionnaire, substitué aux droits de l'administration, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, sera autorisé à acquérir, s'il y a lieu par voie d'expropriation publique, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation sera nécessaire pour l'exécution des travaux.

5. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par notre ministre de l'intérieur.

6. A compter du jour où le passage du pont sera livré au public, et jusqu'à l'expiration du terme qui sera fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage conformément au tarif ci-après:

Pour une personne à pied chargée ou non, ci	0f.05
Une personne à cheval	0 10
Un cheval ou un mulet chargé ou non chargé, non compris le conducteur	0 05
Un âne chargé ou non chargé, non compris le conducteur	0 025
Chaque bœuf, vache ou taureau, veau ou porc	0 05
Chaque mouton, brebis, chèvre ou chevreau, cochon de lait et agneau	0 01

Lorsque les divers bestiaux seront chargés de fumier ou d'outils d'agriculture, de vendange, ou qu'ils iront au pâturage ou en reviendront dans la même journée, le droit sera diminué de moitié.

La même diminution aura lieu pour les conducteurs de ces mêmes bestiaux.

VOITURES SUSPENDUES OU A SIÉGES SUSPENDUS, A DEUX OU A QUATRE ROUES.

A un cheval ou mulet, conducteur compris.	0f 50
A deux chevaux, conducteur compris.	0.70
A trois chevaux, conducteurs compris.	0.90
A quatre chevaux, conducteurs compris.	1.10
A cinq chevaux, conducteur compris.	1.30

Les voyageurs payeront séparément le droit fixé pour une personne à pied.

CHARRETTES OU VOITURES NON SUSPENDUES, A DEUX OU A QUATRE ROUES.

A un âne, conducteur compris.	0.15
A un collier, conducteur compris, ou une paire de bœufs.	0.20
A deux colliers, conducteur compris.	0.30
A trois colliers, conducteur compris.	0.40
A quatre colliers, conducteur compris.	0.50
A cinq colliers, conducteur compris.	0.60

Dans le cas où l'une des bêtes de trait serait un âne, elle ne payera que 0f.05 au lieu de 0f.10.

Lorsque les charrettes ou voitures seront employées au transport des récoltes, engrais, ou des instruments aratoires servant à l'exploitation et non des-destinés à la vente, le droit sera diminué de moitié. Le retour à vide de ce charrettes sera gratis, pourvu qu'il ait lieu dans la même journée.

7. Sont exempts des droits de péage :

Le préfet du département, le sous-préfet de l'arrondissement, ainsi que leurs gens et leurs voitures ;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'Etat, les magistrats de l'ordre judiciaire dans l'exercice de leurs fonctions et leurs greffiers ;

Les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les agents voyers, les cantonniers, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les préposés et agents des douanes, les employés des lignes télégraphiques, les commissaires de police, les gardes champêtres, la gendarmerie, dans l'exercice de leurs fonctions;

Les militaires de tout grade voyageant en corps ou séparément, à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service ;

Les courriers du gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service de l'Etat ;

Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire;

Les élèves allant à l'école communale ainsi qu'à l'instruction religieuse ou en revenant;

Les prestataires avec leurs attelages se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations ou en revenant;

Les prévenus, accusés ou condamnés conduits par la force publique, ainsi que leur escorte.

(N° 3203)

[12 janvier 1870.]

Chemins de fer de Dunkerque à Furnes, et d'Hazebrouck à Poperinghe. — Convention conclue, entre la France et la Belgique, pour l'établissement de ces chemins de fer.

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des affaires étrangères;

Art. 1er. — Une convention ayant été conclue, le 25 novembre 1869, entre la France et la Belgique, pour l'établissement de deux chemins de fer reliant directement Dunkerque à Furnes et Hazebrouck à Poperinghe, et les ratifications de cet acte ayant été échangées à Paris, le 23 décembre 1869, ladite convention, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière exécution.

2° CONVENTION (25 novembre 1869).

Sa Majesté l'Empereur des Français et Sa Majesté le Roi des Belges, également animés du désir de procurer à leurs sujets respectifs de nouvelles facilités de communication, ont résolu de conclure une convention pour l'établissement de deux chemins de fer reliant directement Dunkerque à Furnes et Hazebrouck à Poperinghe, et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté l'Empereur des Français, Son Excellence M. le prince de la Tour d'Auvergne-Lauraguais, grand-croix de son ordre impérial de la Légion d'honneur, etc., etc., etc., son ministre et secrétaire d'État au département des affaires étrangères;

Sa Majesté le Roi des Belges, M. le baron Eugène Beyens, commandeur de son ordre royal de Léopold, grand officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, etc., etc., etc., son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près de Sa Majesté l'Empereur des Français ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1er. Les deux gouvernements déclarent qu'ils ont, chacun sur son territoire, accordé la concession des chemins de fer :

1° De Dunkerque à Furnes ;

2° D'Hazebrouck à Poperinghe.

La concession de ces chemins de fer a été accordée à l'effet de relier la ville et le port de Dunkerque avec les chemins de fer de Belgique dans la station de Furnes, et de relier les chemins de fer de la Belgique avec ceux de la France dans la station d'Hazebrouck.

A Hazebrouck, à Furnes et à Poperinghe, ces chemins de fer seront raccordés à ceux existants, de manière que les locomotives, les voitures et les wagons des deux pays puissent circuler sans entraves sur les différentes lignes.

Le gouvernement français se réserve de prescrire ultérieurement, s'il y a lieu, l'exécution d'un raccordement entre le chemin de fer de Dunkerque à Furnes et les voies du chemin de fer du Nord à Dunkerque.

Les hautes parties contractantes déclarent approuver les raccordements à la frontière, tels qu'ils ont été effectués, du chemin de fer de Poperinghe à Hazebrouck, conformément au procès-verbal dressé le 26 mai 1868, et celui de Furnes à Dunkerque, conformément au procès-verbal dressé le 24 mai 1869.

2. Les deux gouvernements aviseront, chacun pour les parties situées sur son territoire, aux mesures à prendre à l'effet d'obtenir que les chemins de fer de Dunkerque à Furnes et d'Hazebrouck à Poperinghe soient mis en exploitation dans le plus court délai possible.

3. Chacun des deux gouvernements arrêtera et approuvera les projets relatifs à la construction sur son territoire des chemins de fer dont il s'agit.

Ils auront soin, néanmoins, que cette construction ait lieu de manière que les locomotives, les voitures et les wagons des deux pays puissent circuler sans aucune difficulté sur tout le parcours de ces chemins de fer.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, sera dans les deux pays de 1m.44 au moins et de 1m.45 au plus.

Les tampons des locomotives et des wagons seront établis de telle manière qu'il y ait concordance avec les dimensions adoptées sur les chemins de fer en exploitation dans les deux pays.

4. Les deux gouvernements rechercheront les moyens d'obtenir que la section comprise entre les stations frontières de chacun de ces chemins de fer, et située partie sur le territoire français et partie sur le territoire belge, soit exploitée par une seule compagnie.

Ils permettront que les compagnies ou administrations chargées de l'exploitation des lignes sur les deux territoires s'entendent à ce sujet. En cas d'accord à cet égard, accord qui reste soumis à l'approbation des hautes parties contractantes, les deux gouvernements se réservent de s'entendre ultérieurement en ce qui concerne cette exploitation, par voie de correspondance.

5. Toute administration à laquelle sera confiée l'exploitation commune de parties françaises et de parties belges de ces chemins de fer sera tenue de désigner, tant en France qu'en Belgique, un agent spécial et un domicile d'élection où devront être adressés les ordres, les communications et les réquisitions que les gouvernements respectifs et les autorités compétentes auront à faire parvenir à cette administration.

6. Les deux gouvernements s'engagent à faire rédiger les règlements de police pour ces chemins de fer, autant que possible, d'après les mêmes principes et à faire organiser l'exploitation, autant que faire se pourra, d'une manière uniforme.

7. Les deux gouvernements feront, d'un commun accord, en sorte que dans les stations dans lesquelles, tant en France qu'en Belgique, ces chemins de fer seront reliés avec ceux existant dans les deux pays, il y ait, autant que possible, correspondance entre les départs et les arrivées des trains les plus directs. Ils se réservent de déterminer le minimum des trains destinés au transport des voyageurs, minimum qui ne pourra, dans aucun cas, être moindre que deux par jour dans chaque direction.

8. Sur tout le parcours de ces chemins de fer, il ne sera pas fait de différence entre les sujets des deux Etats, quant au mode et aux prix de transport et au temps de l'expédition.

Les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux États dans l'autre ne seront pas traités, sur le territoire de l'État dans lequel ils entrent, moins favorablement que les voyageurs et les marchandises circulant à l'intérieur de chacun des deux pays.

9. Les deux gouvernements conviennent réciproquement que les formalités à remplir pour la vérification des passe-ports et

pour la police concernant les voyageurs seront réglées de la manière la plus favorable que le permet la législation de chacun des deux États.

10. Pour favoriser autant que possible l'exploitation de ces chemins de fer, les deux gouvernements accorderont aux voyageurs, à leurs bagages et aux marchandises transportés, en ce qui concerne les formalités d'expéditions en douane, toutes les facilités compatibles avec les lois douanières et les règlements généraux des deux États, et spécialement celles qui sont déjà ou qui seront accordées par la suite sur tout autre chemin de fer traversant la frontière de l'un des deux Etats.

Les marchandises et bagages transportés de l'un dans l'autre des deux pays, à destination de stations autres que celles situées à la frontière, seront admis à passer outre jusqu'au lieu de leur destination, sans être soumis aux visites de la douane dans les bureaux de la frontière, pourvu qu'à ce lieu de destination se trouve établi un bureau de douane, qu'il soit satisfait aux lois et aux règlements généraux, et pour autant que, dans certains cas, d'après ces lois et règlements, la visite ne soit pas jugée nécessaire ailleurs.

Les deux gouvernements se confèrent réciproquement le droit de faire escorter par leurs employés de douane les convois circulant entre les stations frontières des deux pays.

11. Les compagnies chargées de l'exploitation de ces chemins de fer seront tenues, en ce qui concerne le service des postes entre et dans les stations frontières, de remplir les obligations dont l'indication suit :

1° Transporter gratuitement, par chaque convoi pour voyageurs, les voitures de la poste des deux Gouvernements avec leur matériel de service, les lettres et les employés chargés du service ;

2° Transporter gratuitement, tant que les deux gouvernements ne feront pas usage de la faculté mentionnée au paragraphe précédent, les malles de la poste et les courriers qui convoient les malles dans un ou deux compartiments d'une voiture ordinaire de deuxième classe ;

3° Accorder aux employés de l'administration postale la libre entrée des voitures destinées au service de la poste et leur laisser la faculté de prendre et de remettre les lettres et les paquets ;

4° Mettre à la disposition des administrations postales des deux Etats, dans les stations qui seront désignées à cet effet, un emplacement sur lequel pourront être établis les bâtiments ou hangars nécessaires au service de la poste, et dont le prix de location sera fixé de gré à gré ou à dire d'experts ;

5° Etablir, autant que faire se pourra, entre l'exploitation du chemin de fer et le service du transport des lettres, la conformité qui sera jugée nécessaire par les deux gouvernements pour obtenir un transport aussi régulier et aussi prompt que possible.

Les administrations des postes des deux Etats s'entendront entre elles relativement à l'emploi de ces chemins de fer pour le service postal entre les stations frontières.

12. Les deux gouvernements consentent à ce qu'il soit établi des télégraphes électro-magnétiques pour le service des chemins de fer.

Des télégraphes électro-magnétiques pour le service international et public pourront également être établis le long de ces chemins de fer par les soins des deux gouvernements, chacun sur son territoire.

13. La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées le plus tôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé ladite convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait en double expédition, à Paris, le 25 novembre 1869.

(*L. S.*) Signé Prince DE LA TOUR D'AUVERGNE.
(*L. S.*) Signé Baron EUGÈNE BEYENS.

(N° 3204)

PERSONNEL.

Janvier et Février 1870.

INGÉNIEURS.

DÉCISIONS DIVERSES.

17 *janvier*. — M. le Masson, ingénieur ordinaire, en congé illimité, est autorisé à accepter les fonctions d'ingénieur en chef de la compagnie des chemins de fer du Nord-Est.

5 *février*. — M. Brame, ingénieur en chef, chargé d'un service de contrôle et d'études de chemins de fer, sera chargé, en outre, de l'étude d'un chemin de fer de Châteaubriant à Redon.

8 *février*. — M. Bœswilwald, ingénieur ordinaire, attaché au contrôle de l'exploitation du chemin de fer de l'Est, sera attaché, en outre, au contrôle de l'exploitation de la partie française du chemin de fer de Sarreguemines à Sarrebruck.

10 *février*. — Le service des études de la ligne de Dijon à Lons-le-Saulnier, confié par décision du 6 janvier à M. l'ingénieur en chef Lyautey, sera organisé comme il suit, savoir :

1° Partie comprise dans les départements de la Côte-d'Or et de Saône-et-Loire (de Dijon à la rencontre de la ligne de Châlons à Dôle), M. Coffin, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, déjà chargé d'un service d'arrondissement et d'un service de contrôle à Dijon;

2° Partie comprise dans les départements de Saône-et-Loire et du Jura (de la rencontre de la ligne de Châlon à Dôle, à Lons-le-Saulnier), M. Duréault, ingénieur ordinaire, attaché au service du canal du Centre et chargé d'un service de contrôle de travaux de chemins de fer à Châlon.

11 *février*. — M. Gauckler, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, sera attaché, en outre, au contrôle de l'exploitation de la partie de la ligne de Belfort à Guebwiller, comprise entre cette dernière localité et Bollwiller.

Idem. — M. Domenget, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement attaché au service du département des Hautes-Pyrénées, sera chargé du service de construction du chemin de fer de Rodez à Milhau et des études des lignes de Mende à Sévérac-le-Château et à Marvejols et de cette dernière ville à Neussargues.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Il résidera à Rodez.

12 *février*. — M. Mahyer, ingénieur en chef, chargé du contrôle des travaux des lignes du réseau du Nord, sera chargé du contrôle des lignes concédées à la compagnie des chemins de fer du Nord-Est dans les départements du Pas-de-Calais et de l'Aisne.

15 *février*. — M. de Mazas, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service ordinaire du département de l'Indre, est mis à la disposition de M. le ministre de la marine, pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Lorient, en remplacement de M. Proszynski, appelé précédemment à un autre service.

17 *février*. — M. Flamant, ingénieur ordinaire à Lille, sera attaché au service du contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Dunkerque à Furnes (partie française).

18 *février*. — M. Marx (Alexandre), ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement attaché au service du canal de la Marne au Rhin, sera chargé du service ordinaire du département de la Haute-Marne, en remplacement de M. Henriot, admis à la retraite.

Il remplira, pour ce service, les fonctions d'ingénieur en chef.

19 *février*. — M. Gouton, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, sera chargé, en outre, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Hoslin, du contrôle de la partie du chemin de fer d'Avignon à Gap comprise entre Sisteron et Gap.

Idem. — Le service des études du chemin de fer de Romorantin sur Saint-Calais, par Blois et Vendôme, sera confié, savoir :

Partie comprise entre Romorantin et Vendôme, à M. Desnoyers, ingénieur en chef à Tours;

Partie comprise entre Vendôme et Saint-Calais, à M. Mille, ingénieur en chef à Paris.

21 *février*. — M. Alexandre, ingénieur ordinaire à Angoulême, sera attaché au service de contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Jonzac à Coutras (section de Pons à Jonzac).

22 *février*. — M. Pochet, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Vendôme, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à passer au service de la compagnie des chemins de fer de Picardie et Flandre et de l'Habra à la Macta.

23 *février*. — M. Cadot, ingénieur ordinaire, attaché au service du département de Saône-et-Loire et au service de la navigation de la Saône, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

24 *février*. — M. Partiot, ingénieur ordinaire en service détaché, sera chargé du service de l'arrondissement de Vendôme (Loir-et-Cher), en remplacement de M. Pochet, mis, sur sa demande, en congé illimité.

28 *février*. — M. Reboul, ingénieur ordinaire, attaché au service hydraulique du département de Saône-et-Loire, sera, en outre, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mâcon, en remplacement de M. Cadot, mis, sur sa demande, en congé illimité. Le service de la partie de la Saône comprise entre Lyon et Fleurville sera confié à M. Bidault, ingénieur ordinaire, déjà chargé des barrages en construction sur cette partie de la Saône.

28 *février.* — Le service ordinaire du département du Haut-Rhin, actuellement réparti en quatre arrondissements d'ingénieur ordinaire, sera réduit à trois arrondissements.

Idem. — Le service de contrôle des études et travaux de la deuxième section du chemin de fer d'Amiens à Dijon et des études de la ligne de Châtillon à Besançon (partie comprise entre Châtillon et la Saône), confié à M. l'ingénieur en chef Laborie, sera réparti comme il suit, savoir :

1° MM. Fontaine (Arthur), ingénieur ordinaire à Dijon, et Carlet (Philippe), sous-ingénieur à Châtillon, seront chargés, le premier de la partie comprise dans le bassin de la Méditerranée, et le second de la partie comprise dans le bassin de l'Océan.

2° M. Fontaine sera chargé, en outre, de l'étude de la partie de la ligne de Châtillon à Besançon, comprise entre le chemin de fer d'Amiens à Dijon et le cours de la Saône.

5 *mars.* — M. Étienne, ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service de l'arrondissement d'Aurillac, sera chargé, dans le département de l'Yonne, du service de l'arrondissement de Tonnerre et attaché au service du canal de Bourgogne, en remplacement de M. Bidault, qui a reçu précédemment une autre destination.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

17 *février.* — M. Taillandier (Joseph-Eugène), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire.

24 *février.* — M. Assy (Eugène-Amédée), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Marne.

Idem.—M. Guillot (Paul-Augustin), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Marne.

Idem. — M. Marpillat (Jacques), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Corrèze.

24 *février*.—M. Soulier(Guillaume), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Corrèze.

28 *février*. — M. Lhotte (Edmond-Louis), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service du contrôle des travaux du chemin de fer de la Varenne à Brie-Comte-Robert.

5 *mars*. — M. Bischoff (Guillaume-Édouard), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service de la troisième section de la navigation de la Seine, dans le département de Seine-et-Oise.

Idem. — M. Ponteau (Auguste-Camille), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

Idem. — M. Bellue (Henry-Louis), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de l'Aube.

Idem. — M. Potocki (Auguste), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service des ports maritimes du département de la Gironde.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

14 *février*. — M. Kerboliou (Maurice-Marie), conducteur auxiliaire, attaché au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, passe au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine.

Idem. — M. Martinou (Jean-Jacques), conducteur de 2e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché dans le département de l'Hérault, au service des études du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux.

Idem. — M. Roussette (Jean-Baptiste), conducteur de 3e classe, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

16 *février*.— M. Pingel (Frédéric-Charles-Christian), conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Mayenne, passe au service ordinaire du département du Nord.

19 *février*. — M. Cessou (Pierre-Marie), conducteur auxiliaire, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, passe dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service des ports maritimes.

21 *février*.— M. Tranche (Léopold-Armand-Hubert), conducteur de 3e classe, attaché au service de construction du chemin de fer de Montrejeau à Bagnères-de-Luchon, dans le département des

Hautes-Pyrénées, passe au service de construction du chemin de fer de Carcassonne à Quillan, dans le département de l'Aude.

21 *février*. — M. Languepin (Nicolas-Achille), conducteur de 3e classe, attaché au service des études du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis-lès-Martel, dans le département du Cantal, passe au service de construction du chemin de fer de Libourne à Bergerac, dans le département de la Dordogne.

23 *février*. — M. Wallerand (Désiré), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Nord est mis en disponibilité.

28 *février*. — M. Cabaillot (Jean-François), conducteur auxiliaire, attaché au service ordinaire du département de la Meurthe, passe au service du chemin de fer de Carcassonne à Quillan, dans le département de l'Aude.

Idem. — M. Lemarié, conducteur de quatrième classe au service ordinaire du département du Calvados, passe au service de la troisième section de la navigation de la Seine, dans le département de la Seine-Inférieure.

5 *mars*. — M. Brun (Édouard), conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Savoie, passe au service ordinaire du département de l'Hérault.

9 *mars*. — M. Holl (Louis-Eugène), conducteur de deuxième classe au service ordinaire du département de la Savoie, passe au service ordinaire du département du Haut-Rhin.

3e RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. Duchâtel (Alexandre), conducteur principal au service des ports maritimes de la Charente-Inférieure.	1er mars 1870.
M. Ponce (Julien-François), conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.	1er mars 1870.

(N° 3205)

[1er avril 1869.]

Dommages. — Exhaussement de la voie publique. — Nécessité de l'expertise. — (Sieur Trémaux contre la ville de Paris.) — *En présence des affirmations contraires des parties, il est nécessaire, pour déterminer le caractère des travaux ayant causé le dommage dont se plaint le requérant, de recourir à une expertise contradictoire.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présenté pour le sieur Trémaux, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 30 mars 1867, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté la demande d'indemnité qu'il avait formée, à raison des dommages qui auraient été causés par des travaux de voirie à sa maison, sise voie des Moines, n° 91, sur le territoire de l'ancienne commune de Batignolles;

Ce faisant, attendu que des travaux de remblai commencés dans la voie des Moines, par la commune de Batignolles, sont restés inachevés pendant six ans, et ont amené au devant de la maison du requérant la formation d'un cloaque qui a occasionné le départ d'un grand nombre de locataires de ladite maison; attendu, d'autre part, que l'exhaussement du sol de la rue Balagny commencé par la commune de Batignolles, et terminé après l'annexion, par la ville de Paris, a privé d'air et de lumière une partie de la maison du requérant;

Condamner la ville de Paris à payer au sieur Trémaux une somme de 23 269f.20 pour la réparation du premier dommage, et une somme de 12 900 francs pour la réparation du second; le tout avec les intérêts de droit; condamner en outre, la ville de Paris aux dépens; subsidiairement renvoyer les parties devant ledit conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé à l'expertise prescrite par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, attendu que le conseil de préfecture a statué sur la demande d'indemnité, sans ordonner ladite expertise;

Vu le mémoire en défense pour la ville de Paris, tendant à ce qu'il nous plaise : maintenir l'arrêté attaqué, attendu que les

dommages dont se plaint le sieur Trémaux ne sont pas le résultat de l'exécution de travaux publics; qu'en tous cas, ils ne sont pas directs et matériels; subsidiairement rejeter la requête quant au premier chef de réclamation; et ne renvoyer que pour le second devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra, après qu'il aura été procédé à l'expertise précitée;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, tendant à ce que l'arrêté attaqué soit annulé, et à ce que les parties soient renvoyées devant le conseil de préfecture pour qu'il soit procédé à l'expertise prescrite par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Considérant que le sieur Trémaux soutient que des dommages auraient été causés à sa maison, d'une part, par des travaux de remblai exécutés dans la rue des Moines, d'autre part, par l'exhaussement du sol de la rue Balagny;

Considérant que la ville de Paris, pour repousser la demande d'indemnité du sieur Trémaux, prétend que les dommages dont il se plaint n'ont pas été causés par l'exécution de travaux publics, qu'ils sont le résultat du défaut d'entretien de la rue des Moines avant l'annexion de la commune de Batignolles à la ville de Paris, et, d'un autre côté, de l'exhaussement du sol de la rue Balagny, qui a été le fait des propriétaires riverains de ladite rue;

Considérant qu'en présence des affirmations contraires de la ville de Paris et du requérant, il était nécessaire, pour déterminer le caractère des travaux dont s'agit, de recourir à une expertise contradictoire dans les formes prescrites par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a statué, sans ordonner ladite expertise;

Art. 1er. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture de la Seine pour y être statué ce qu'il appartiendra, après qu'il aura été procédé à une expertise contradictoire dans les formes prescrites par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.—Ville condamnée aux dépens.)

(N° 3206)

[1er avril 1869.]

Dommages. — Abaissement de la voie publique. — Construction riveraine faite en plusieurs reprises. — Action des locataires. — Emphytéote. — (Sieurs Ardoin et compagnie contre la ville de Paris.) — *Lorsque les riverains d'une rue ont repris, après une interruption de quelques années, des travaux entrepris en vertu d'une autorisation régulière, et lorsqu'ils n'ont reçu aucune injonction de l'administration de modifier leurs travaux, ils ne sont pas tenus de demander un nouveau nivellement pour cette reprise, et par suite ils ont droit à la valeur totale des travaux nécessaires pour raccorder leur immeuble avec le sol du boulevard. — Les propriétaires n'ont pas qualité pour représenter les locataires, et pour réclamer au nom et du chef des locataires des indemnités à raison du trouble apporté à leur jouissance* (*). — *Si les propriétaires sont condamnés par les tribu-*

(*) Cette question de l'indemnité, due aux locataires ou fermiers, en cas de dommages provenant de travaux publics, a donné lieu à une évolution dans la jurisprudence. Autrefois le conseil d'État refusait aux locataires le droit d'introduire l'action directe devant les tribunaux administratifs; mais il admettait le propriétaire à représenter ses locataires, et lui attribuait les indemnités dues à ces derniers pour trouble dans leur jouissance, sauf aux locataires à se pourvoir contre leur propriétaire devant les tribunaux civils (voir dans ce sens les arrêts ci-après : 30 juillet 1846 (Coulougnon); 15 juillet 1853 (compagnie de Strasbourg à Bâle); 8 décembre 1853 (Mombrun); 22 juin 1854 (Micé); 26 juillet 1854 (de Montessuy); — *Annales :* 2e série, VI, 515; — 3e série, IV, 75; IV, 250; IV, 687; V, 50). Plus tard, le conseil d'État a admis les locataires à s'adresser directement à la juridiction administrative (7 février 1856 (Garnier); 7 janvier 1858 (Grangier); 30 juillet 1863 (Marchon); 2 mai 1866, (Garnier); 5 août 1869 (Monnet et Escarraguel); — *Annales :* 3e série, VI, 282; VIII, 318; 4e série, III, 734; VII, 400; IX, 1197). Mais il n'a pas autorisé l'administration à poursuivre d'office contre le locataire le règlement de son indemnité, devant les tribunaux administratifs, s'il préférait assigner son propriétaire devant les tribunaux civils. (Arrêt 15 décembre 1863, ville de Paris); — *Annales :* 4e série, VI, 564; voir les observations de M. Aucoc en note au bas de cet arrêt). Le locataire a donc le choix ou de recourir directement à l'autorité administrative, ou d'actionner son propriétaire devant les tribunaux ordinaires. En même temps, le conseil d'État refusait au propriétaire

naux ordinaires à des indemnités envers leurs locataires, à raison des travaux de nivellement de la voie publique, ils ont subi de ce chef un dommage dont il doit être tenu compte dans la fixation de l'indemnité administrative; mais il n'y a pas lieu

---

le droit de représenter son locataire, soit pour des dommages dont la preuve n'était pas faite, soit même pour les dommages constatés. (Voir les arrêts : 24 janvier 1861 (Carré); 7 mars 1861 (de la Grange); 24 décembre 1863 (Geney); 10 mai 1864 (Hardy-Passot ; 12 juillet 1864 (Souchay); — *Annales :* 4e série, I, 114 et 335; IV, 66 et 370; V, 10.)

L'arrêt ci-dessus du 1er avril 1869 est conforme à la nouvelle jurisprudence, qui se trouve exactement exposée dans les observations suivantes, présentées à cette occasion par M. de Belbeuf, commissaire du gouvernement :

« Quelle est, en ce qui concerne les relations réciproques des propriétaires et des locataires, la jurisprudence actuelle du conseil? Les propriétaires peuvent-ils agir au nom de leurs locataires? Ceux-ci ont-ils l'exercice d'une action propre à raison du trouble apporté à leur jouissance?

« Si nous faisons appel à des souvenirs déjà anciens, nous voyons que, à une certaine époque, le droit des propriétaires de réclamer des indemnités à raison des dommages causés à leurs locataires et dont ils auraient été déclarés responsables, n'était l'objet d'aucune contestation (14 décembre 1850, Briquet; 20 juillet 1854, de Montessuy). Par contre, vos devanciers répugnaient à admettre, en matière de dommages, le recours direct des locataires : c'était une exagération de la doctrine du dommage direct et matériel.

« Mais, à partir de 1855, commence à poindre la jurisprudence qui refuse au propriétaire le droit de réclamer des indemnités au nom de ses locataires. Par une conséquence logique, on voit s'affirmer le droit des locataires d'exercer par eux-mêmes l'action en indemnité devant la juridiction administrative.

« Des décisions récentes prononcent le rejet de recours formés par des propriétaires à l'effet d'obtenir des indemnités pour les dommages causés à leurs locataires : vous vous êtes principalement fondés sur ce que les propriétaires ne justifiaient pas de dommages existant actuellement pour les locataires, dont le propriétaire pourrait être responsable à l'égard de ces derniers.

« Somme toute, votre jurisprudence nous paraît pouvoir se résumer en ces termes : Pas d'action directe, devant la juridiction administrative, du propriétaire au nom de ses locataires; mais double action ouverte à ces derniers : En premier lieu, recours direct à l'autorité administrative, en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, du locataire atteint dans sa jouissance; en second lieu, recours du locataire contre le propriétaire devant les tribunaux civils, par application des articles 1720 et suivants du code Napoléon. Dans ce dernier cas, le propriétaire actionné en réparation d'un dommage qui n'est pas son fait, appellera l'administration en garantie. Celle-ci, si elle le juge à propos, présentera un déclinatoire et demandera le renvoi de la cause devant la juridiction administrative. L'autorité judiciaire devra se dessaisir de la connaissance de l'action en garantie, si elle veut éviter d'y être contrainte par la voie du conflit d'attributions.

« Ainsi chaque chose se trouve remise à sa place : la juridiction administrative conserve la plénitude de ses pouvoirs : l'autorité judiciaire se renferme

de s'en référer aux appréciations faites par l'autorité judiciaire dans des instances où l'administration n'était pas partie.

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour les sieurs Ardoin et compagnie, banquiers, tendant à ce qu'il nous plaise : réformer un arrêté du 25 juillet 1866, par lequel le conseil de préfecture de la Seine n'a fixé qu'à la somme de 2 960f.12 l'indemnité qui leur était due par la ville de Paris, à raison du dommage causé aux maisons qu'ils possèdent à titre emphytéotique sur le boulevard de Strasbourg, par l'abaissement du sol dudit boulevard;

Ce faisant, attendu que le tiers expert n'a pas visité les lieux et n'a fait qu'un travail incomplet, annuler la tierce expertise comme irrégulière;

Subsidiairement, attendu qu'il y a lieu d'allouer aux requérants le prix des travaux de raccordement des boutiques avec le sol de la rue, tel qu'il ressort du prix payé pour les travaux exécutés dans l'une de ces boutiques, en vertu d'une décision judiciaire et sous la direction d'un expert; que lesdits requérants ayant obtenu un arrêté de nivellement, en 1853, et ayant commencé leurs constructions, n'étaient pas en faute de n'avoir pas demandé un nouveau nivellement en 1857 au moment où ils reprirent et terminèrent lesdites constructions; que, de plus, la ville doit indemniser les sieurs Ardoin des préjudices qu'ils ont soufferts, par suite des actions qu'ont dirigées contre eux leurs locataires à raison du dommage causé à leur jouissance par l'exécution des travaux de la ville et que ce préjudice comprend les frais de l'instance et le montant des condamnations prononcées contre eux.

Élever l'indemnité qui leur est due à la somme de 65 255f.78 avec

---

dans le cercle de ses attributions : les locataires sont indemnisés, sans qu'il en résulte aucun préjudice pour les propriétaires.

« Quant à l'affaire actuelle, nous ne pouvons nous empêcher de regretter que les sieurs Ardoin et compagnie, actionnés par leurs locataires, n'aient point appelé la ville en garantie. Toutefois, cette omission n'est pas sans excuse. La jurisprudence, qui reconnaît en faveur du locataire une action devant la juridiction administrative, n'était pas encore définitivement établie, les requérants ont donc pu, en ce qui touche l'appel en garantie de la ville, se méprendre sur l'étendue de leurs droits.

« Il suit de là que, à raison des circonstances spéciales de l'affaire, et alors que l'on justifie de condamnations judiciaires accordant aux locataires des indemnités ou des diminutions de loyer par suite des travaux de la ville, que la compagnie Ardoin a éprouvé un dommage, dont il nous paraît équitable de lui tenir compte dans une certaine mesure. »

intérêts du jour de la demande, et condamner, en outre, la ville de Paris à tous les dépens dans lesquels seront compris les frais d'expertise et de tierce expertise;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris, tendant au rejet du pourvoi avec condamnation aux dépens, par les motifs que la tierce expertise a été régulièrement faite; que, dans l'évaluation des travaux de raccordement des maisons nos 5 et 7, il ne faut comprendre que la dépense que les sieurs Ardoin auraient eu à faire pour le raccordement en 1857, si, au lieu de reprendre à cette époque les constructions interrompues, ils eussent demandé un nouveau nivellement comme ils y étaient obligés aux termes des lettres patentes du 22 octobre 1733; et que cette dépense a été justement évaluée par le conseil de préfecture; que les décisions judiciaires, rendues dans les instances pendantes entre les sieurs Ardoin et compagnie et leurs locataires, ne peuvent être opposées à la ville qui n'y était pas partie, et que les requérants ne justifient pas de préjudices éprouvés dans la jouissance, dont la ville soit tenue de les indemniser;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu l'arrêté de nivellement délivré aux sieurs Ardoin et compagie, à la date du 15 juillet 1853;

Vu les arrêtés de la cour impériale de Paris rendus dans les instances pendantes entre les sieurs Ardoin et compagnie, d'une part, et les locataires des boutiques de leurs maisons, sises sur le boulevard de Strasbourg, à l'occasion du trouble apporté à la jouissance desdits locataires par les travaux d'abaissement du sol dudit boulevard, lesdits arrêts rendus à la date des 24 novembre 1858, 18 février 1860, et 7 juin 1861;

Vu les lettres patentes du 22 octobre 1733;

Vu la loi du 27 juillet 1791, article 29;

Vu les lois des 24 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Vu notre décret du 26 mars 1852;

Sur les conclusions relatives à l'annulation de la tierce expertise:

Considérant que, s'il est regrettable que l'ingénieur en chef, tiers expert, tout en appréciant les opinions émises par les deux experts, n'ait pas discuté plus complétement les faits de l'affaire, les requérants n'établissent pas que la tierce expertise, dans les conditions où elle a eu lieu, doive être considérée comme irrégulière;

Au fond :

Considérant que les travaux exécutés par la ville de Paris, pour abaisser le sol du boulevard de Strasbourg, ont eu pour effet de

déchausser les boutiques, magasins ou hangars établis aux nos 1, 3, 5, et 7 et d'en rendre l'accès difficile; que les sieurs Ardoin et compagnie, qui possèdent ces immeubles à titre emphytéotique, sont fondés à demander que la ville de Paris les indemnise du dommage qui leur a été causé; qu'ils demandent: 1° le prix des travaux de raccordement avec le nouveau sol du boulevard; 2° une indemnité à raison des condamnations prononcées contre eux au profit de leurs locataires par l'autorité judiciaire;

En ce qui concerne le prix des travaux de raccordement :

Considérant qu'aucune difficulté n'existe au sujet des maisons 1 et 3 et qu'il est admis par les deux experts que l'indemnité due de ce chef doit être fixée à 732f.49 ;

Considérant que, pour les maisons 5 et 7, la ville de Paris soutient que, si les sieurs Ardoin avaient obtenu, en 1853, un nivellement pour la construction des boutiques qu'ils voulaient élever à l'alignement du boulevard, ils n'ont fait que les travaux des caves dans l'année qui suivit le jour où le nivellement leur avait été donné et, qu'en 1857, alors qu'il ont repris les travaux, ils auraient dû demander un nouveau nivellement; que, par suite, ils n'ont droit qu'à être indemnisés des dépenses qui auraient été nécessaires pour faire le raccordement avant la reprise des constructions;

Considérant que les sieurs Ardoin et compagnie ont commencé leurs travaux de construction immédiatement après que le nivellement leur avait été donné le 15 juillet 1853; que, dans l'année qui suivit, ils firent exécuter les caves et une partie importante de la maçonnerie et de la serrurerie du rez-de-chaussée et que le surplus des travaux du rez-de-chaussée et l'aménagemement intérieur ont été terminés en 1857; que, dans ces conditions, les sieurs Ardoin, qui n'avaient reçu aucune injonction régulière de l'administration de modifier leurs travaux, n'étaient obligés, en vertu d'aucune disposition législative, de demander un nouveau nivellement et que, d'ailleurs, la ville de Paris ne justifie pas qu'il existât, antérieurement à la fin de ces constructions, un plan de nivellement du boulevard de Strasbourg régulièrement approuvé en vertu duquel le préfet aurait pu donner aux sieurs Ardoin un nivellement différent de celui qui leur avait été donné en 1853 d'après le plan d'alignement régulièrement approuvé; qu'il suit de là que les requérants ont droit à la valeur totale des travaux nécessaires pour raccorder les boutiques des nos 5 et 7 avec le sol du boulevard et qu'il résulte de l'instruction que ces travaux s'élèvent à la somme de 8 724f.06;

En ce qui concerne l'indemnité à raison des condamnations pro-

noncées contre les sieurs Ardoin au profit de leurs locataires par l'autorité judiciaire :

Considérant que les propriétaires n'ont pas qualité pour représenter les locataires et pour réclamer au nom et du chef des locataires des indemnités à raison du trouble apporté à leur jouissance;

Considérant que, dans les circonstances où se présente l'affaire, les sieurs Ardoin ayant été condamnés judiciairement, envers leurs locataires, à raison de l'abaissement de la voie publique exécuté par la ville, à faire certains travaux et à subir des diminutions dans le prix des loyers, il en résulte que lesdits sieur Ardoin ont subi, de ce chef, un dommage dont il doit être tenu compte dans la fixation de l'indemnité, mais qu'il n'y a pas lieu de s'en référer aux appréciations faites par l'autorité judiciaire dans des instances où la ville de Paris n'était pas partie;

Considérant que des documents produits devant nous, il résulte qu'il sera fait une évaluation suffisante de l'indemnité due, pour ce chef, en la fixant à 16 000 francs;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant que les intérêts des sommes dues aux requérants doivent courir à leur profit à partir du jour où ils ont été demandés, c'est-à-dire à partir du 20 décembre 1858;

En ce qui touche les intérêts des intérêts :

Considérant, qu'à la date du 12 juin 1868, jour auquel les requérants ont demandé devant nous les intérêts des intérêts de l'indemnité qui leur est due, les intérêts étaient dus pour neuf années; que, dès lors, les requérants ont droit aux intérêts de ces neuf années d'intérêts à partir du 12 juin 1868;

Art. 1er. L'indemnité due par la ville de Paris aux sieurs Ardoin et compagnie est élevée à la somme de 25 456f.53.

2. Les intérêts courront au profit des sieurs Ardoin et compagnie à partir du 20 octobre 1858.

3. Le capital, formé par neuf années d'intérêts échus le 20 octobre 1867, portera intérêt à partir du 12 juin 1868.

4. L'arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 25 juillet 1866, est réformé en ce qu'il a de contraire aux dispositions qui précédent.

5. La ville de Paris est condamnée à supporter les dépens et les frais d'expertise.

6. Le surplus des conclusions des sieurs Ardoin et compagnie est rejeté.

(N° 3207)

[1er avril 1869.]

Voirie urbaine. — Rues de Paris. — Premier pavage. — Commune annexée. — Chemin rural. — (Ville de Paris contre le sieur Trémaux). — *Il résulte de l'article 24 de l'arrêt du conseil du 30 décembre 1785, que les frais de premier établissement du pavage ne peuvent être mis à la charge des propriétaires riverains des voies publiques, à Paris, que pour celles de ces voies, qui ont le caractère de rue. — La loi du 16 juin 1859 n'ayant pas eu pour effet de classer parmi les rues de Paris, toutes les voies de communication des communes annexées, lorsqu'une voie avait, au moment de l'annexion, le caractère de chemin rural, les travaux de premier pavage, exécutés antérieurement à un décret qui a classé ce chemin parmi les voies de communication de la capitale, ne peuvent être mis à la charge du propriétaire de la maison bordant cette voie* (*).

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour la ville de Paris, tendant à ce qu'il nous plaise annuler : un arrêté, du 30 mars 1867, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a accordé au sieur Trémaux décharge d'une somme de 1 493f.25, qui avait été mise à sa charge pour payer la dépense du premier pavage, effectué dans le cours de l'année 1860, au devant de la maison dont il est propriétaire, voie des Moines, n° 91, 17e arrondissement, ancienne commune de Batignolles;

Ce faisant, attendu qu'il résulte de l'article 24 de l'arrêt du conseil du 30 décembre 1785, que, d'après les anciens usages de la ville de Paris, les propriétaires de maisons dans ladite ville doivent supporter les frais de l'établissement du premier pavage dans la moitié de la rue joignant leurs propriétés, chacun en droit soi; que la voie des Moines est devenue une rue, avant l'établissement du pavage, par le fait seul de l'annexion de la commune de Batignolles à la ville de Paris, que la délibération du conseil muni-

(*) V. l'arrêt du 22 août 1868 (sieur Basquin), tome précédent, p. 887 et l'arrêt du 17 avril 1869 (sieur Sanson), ci-dessous, p. 440.

cipal de la Seine, du 16 février 1863, approuvée par le décret du 23 mars suivant, qui range la voie des Moines au nombre des rues de Paris, n'a été que la confirmation de ce fait; qu'en admettant même que la voie des Moines, classée chemin rural par un arrêté du maire de Batignolles du 14 juin 1856, revêtu de l'approbation du préfet, le 5 octobre 1857, soit restée telle après l'annexion, les frais du premier pavage de ladite voie n'en doivent pas moins être supportés par les riverains, la loi du 21 mai 1836 ne s'appliquant pas aux chemins ruraux et ne mettant pas leur entretien à la charge des communes;

Décider que le sieur Trémaux payera la dépense de l'établissement du premier pavage au devant de sa maison, dans la moitié de la voie des Moines;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Trémaux, tendant au maintien de l'arrêté attaqué, attendu que la loi d'annexion du 16 juin 1859 n'a pu transformer, *ipso facto*, en voies urbaines de la ville de Paris, que les voies urbaines des communes annexées; que, lors de l'annexion, et au moment de l'exécution des travaux de pavage, la voie des Moines était classée parmi les chemins ruraux; que l'entretien des chemins ruraux est à la charge de la commune; que, dès lors, les travaux de pavage y effectués ne doivent pas être payés par les propriétaires riverains;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu l'arrêté du maire de Batignolles, des 9 mai et 14 juin 1856, ensemble l'arrêté préfectoral approbatif du 5 octobre 1857;

Vu les lettres patentes du 30 décembre 1785 (art. 24), la loi du 11 frimaire an VII (art. 4, § 2); l'avis du conseil d'État, en date du 25 mars 1807;

Vu la loi du 16 juin 1859;

Vu l'article 1er du décret du 23 mai 1863, relatif au classement parmi les rues et places de la ville de Paris des voies publiques des anciennes communes ou parties de communes annexées à ladite ville par la loi susvisée du 16 juin 1859;

Considérant qu'il résulte de l'article 24 de l'arrêt du conseil, du 30 décembre 1785, que les frais de premier établissement du pavage ne peuvent être mis à la charge des propriétaires riverains des voies publiques à Paris que pour celles de ces voies qui ont le caractère de rues;

Considérant qu'il résulte d'un arrêté municipal du 9 mai 1855, approuvé par le préfet, à la date du 5 octobre 1857, que la voie sur laquelle avait été établie comme riveraine la maison du sieur Trémaux, au moment de l'annexion de la commune de Batignolles

à la ville de Paris, était un chemin rural; que la loi du 16 juin 1859 n'a pas eu pour effet de classer parmi les rues de Paris toutes les voies de communication des communes annexées; que c'est seulement par le décret du 23 mai 1863, sus-visé, que la voie des Moines de l'ancienne commune de Batignolles a été classée parmi les voies de la capitale; que les travaux de pavage à raison desquels le sieur Trémaux avait été imposé ont été effectués en 1860;

Considérant que, dans ces circonstances, la ville de Paris n'est pas fondée à soutenir que les frais de premier établissement du pavage de la voie des Moines doivent être mis à la charge des propriétaires riverains;

Art. 1er. La requête de la ville de Paris est rejetée.

(N° 3208)

[7 avril 1869.]

Voirie urbaine. — Démolition pour sûreté publique. — Reconstruction. — Indemnité. — Compétence. — (Sieur Passaga contre la ville de Rodez). — *Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître de la demande en indemnité formée par un propriétaire contre une commune, à raison du préjudice qui serait résulté pour lui de ce que le maire lui aurait refusé l'autorisation de rétablir au-dessus du rèz-de-chaussée de sa maison, les étages supérieurs qui avaient dû être démolis pour cause de péril. L'arrêté, par lequel le maire a refusé cette autorisation, a été pris, uniquement en vue de la sûreté de la voie publique, dans l'exercice des pouvoirs de police qui appartiennent à l'autorité municipale, en vertu des lois des 16-24 août 1790 et du 18 juillet 1837.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Passaga, contre un arrêté du 2 décembre 1865, par lequel le conseil de préfecture de l'Aveyron s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande du sieur Passaga, tendant à faire condamner la ville de Rodez à lui payer une indemnité de 10 000 francs, à raison du préjudice qui serait résulté pour lui de ce que le maire de Rodez, après avoir fait démolir, dans le courant du mois d'août 1863, pour cause de

péril, les étages supérieurs de sa maison, sise rue Balatrière, n° 6, lui aurait refusé de l'autoriser à rétablir au-dessus de ce rez-de-chaussée, de nouveaux étages en pans de bois, et aurait persisté dans ce refus jusqu'au mois de juin 1865, époque à laquelle, en vertu d'un arrêté municipal du 16 avril 1865, il aurait fait opérer d'office la démolitiou dudit rez-de-chaussée, bien qu'une décision du ministre de l'intérieur, du 30 avril 1864, rendue après expertise, eût reconnu que, le rez-de-chaussée étant en état de supporter des étages en pans de bois, le sieur Passaga devait être autorisé à les construire;

Ladite requête tendant à ce qu'il nous plaise :

Attendu que, dans sa demande, le sieur Passaga n'attaquait pas l'arrêté municipal qui avait prescrit la démolition du rez-de-chaussée de sa maison, mais qu'il se bornait à soutenir que les dégradations qui avaient rendu cette démolition nécessaire, devraient être attribuées au refus persistant du maire, de l'autoriser, soit à réédifier sur le rez-de-chaussée de sa maison des étages, soit à le couvrir pour l'abriter contre les intempéries, refus qui aurait eu pour unique but d'obliger le sieur Passaga à démolir sa maison qui était en saillie sur l'alignement de la rue Balatrière;

Dire que, la demande du requérant ayant pour objet la réparation d'un préjudice que lui aurait causé l'administration municipale de la ville de Rodez, en vue des travaux d'embellissement de ladite ville, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour en connaître; en conséquence, annuler l'arrêté attaqué, et, statuant au fond, dire que le maire de Rodez payera, en sa qualité de maire, au requérant, la somme de 10 000 francs à titre d'indemnité, avec intérêts, à partir du 12 août 1865, date de la demande, et condamner le défendeur aux dépens;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu la pétition du 18 mai 1864, par laquelle le sieur Passaga demande au maire de Rodez l'autorisation de réédifier en pans de bois sur le rez-de-chaussée de sa maison, les étages supérieurs;

Vu le rapport de l'architecte de la ville de Rodez, du 25 mars 1864, et duquel il résulte que le mauvais état du rez-de-chaussée de la maison du sieur Passaga et le surplomb produit sur les parements extérieurs, doivent faire craindre la chute prochaine de la maison;

Vu l'arrêté du 28 mai 1864, par lequel le maire de Rodez, à la suite de ce rapport, refuse au sieur Passaga l'autorisation par lui demandée;

Vu l'arrêté du maire de Rodez; du 16 avril 1865, ordonnant la démolition de la maison du sieur Passaga pour cause de péril;

Vu la loi des 16-24 août 1790, titre 11, article 3; vu la loi du 18 juillet 1837, article 11;

Considérant que la demande d'indemnité formée par le sieur Passaga contre la ville de Rodez était fondée sur le préjudice qui serait résulté pour lui de ce que le maire de ladite ville lui aurait refusé l'autorisation de rétablir, au-dessus du rez-de-chaussée de sa maison, les étages supérieurs de cette maison qui avaient dus être démolis, pour cause de péril, au mois d'août 1863;

Considérant que l'arrêté, du 28 mai 1864, par lequel le maire de Rodez a refusé cette autorisation au sieur Passaga, a été pris uniquement en vue de la sûreté de la voie publique, dans l'exercice des pouvoirs de police qui appartiennent à l'autorité municipale, en vertu des lois ci-dessus visées des 16-24 août 1790 et du 18 juillet 1837; que, à raison de ce fait, aucune action en indemnité n'était ouverte au sieur Passaga contre la ville de Rodez, en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecure de l'Aveyron s'est déclaré incompétent pour connaître de la demande du sieur Passaga;

Art. 1er. La requête du sieur Passaga est rejetée.

(N° 3209)

[15 avril 1869.]

Expropriation pour utilité publique. — Chemins vicinaux. — Décision du jury spécial. — Chose jugée. — Non lieu à statuer. — (Sieurs Leroux, Caillemer et consorts.) — *Lorsqu'un arrêté préfectoral a déclaré d'utilité publique l'ouverture d'une portion de chemin vicinal de grande communication à exécuter sur le territoire d'une commune, et que, un jugement du tribunal civil ayant prononcé l'expropriation, le jury spécial a réglé les indemnité dues pour prix des terrains expropriés, sans que ses décisions aient été, dans le délai légal, frappées d'aucun recours en cassation, ces décisions sont passées en force de chose jugée. — Dès lors est sans objet le pourvoi formé contre l'arrêté préfectoral, qui a reconnu l'utilité publique des travaux.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée par les sieurs Leroux, Caillemer et autres, propriétaires dans la commune de Sainte-Mère-Eglise, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler pour excès de pouvoir un arrêté du 16 novembre 1861, par lequel le préfet de la Manche a déclaré d'utilité publique les travaux d'ouverture d'une portion du chemin vicinal de grande communication n° 14, à exécuter sur le territoire de la commune de Sainte-Mère-Eglise, conformément au plan annexé à cet arrêté; ladite requête fondée sur ce que les travaux précipités nécessitant l'expropriation de terrains bâtis, la déclaration d'utilité publique n'en pouvait être prononcée que par un décret, en vertu de l'article 2 de la loi du 8 juin 1864 ;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur, tendant au rejet du pourvoi, attendu, d'une part, que l'arrêté attaqué étant antérieur à la loi du 8 juin 1864 ne saurait tomber sous l'application de cette loi ; d'autre part, que l'expropriation des immeubles déclarés cessibles pour l'ouverture du chemin reconnu d'utilité publique par cet arrêté a été prononcé par un jugement du tribunal de Valognes du 15 novembre 1866 ; que les indemnités dues aux propriétaires de ces immeubles ont été réglées par plusieurs décisions du jury spécial, en date du 12 mars 1867, et que ledit jugement et lesdites décisions sont aujourd'hui passés en force de chose jugée ;

Vu l'arrêté du 7 septembre 1866, par lequel le préfet de la Manche, le conseil de préfecture entendu, déclare cessibles pour la confection de la partie du chemin vicinal de grande communication n° 14 comprise entre la route impériale n° 13 et le chemin de Beaudieuville, les parcelles de terrain qui sont ensuite désignées;

Vu le jugement du 15 novembre 1866, par lequel le tribunal civil de Valognes a prononcé l'expropriation de celles de ces parcelles dont les propriétaires avaient refusé la cession amiable ;

Vu les décisions, en date du 12 mars 1867, par lesquelles le jury d'expropriation a réglé les indemnités dues à ces propriétaires ;

Vu le certificat du greffier du tribunal civil de Valognes du 12 avril 1867, qui constate qu'il n'a été fait, au greffe dudit tribunal, aucune déclaration du pourvoi en cassation contre les décisions;

Vu les lois du 21 mai 1836, articles 6 et 16 ; la loi du 3 mai 1841, notamment les articles 20 et 42, et la loi du 8 juin 1864, article 2 :

Considérant qu'au vu : 1° de l'arrêté du préfet de la Manche, en date du 16 novembre 1861, qui a reconnu l'utilité publique des travaux d'ouverture d'une partie du chemin vicinal de grande com-

munication n° 14 sur le territoire de la commune de Sainte-Mère-Église; 2° de l'arrêté du même préfet, en date du 7 septembre 1866, qui a désigné les parcelles de terrain dont la cession était nécessaire pour la confection de ces travaux, un jugement du tribunal civil de Valognes, en date du 15 novembre 1866, a prononcé l'expropriation de celles desdites parcelles dont les propriétaires avaient refusé la cession aimable;

Que ce n'est que postérieurement à ce jugement que les requérants ont formé devant nous les recours contre le premier des deux arrêtés précités;

Que, depuis l'introduction de ce recours, et suivant les décisions ci-dessus visées du 12 mars 1867, le jury spécial a réglé les indemnités dues pour des terrains dont l'expropriation avait été prononcée par le jugement du tribunal civil de Valognes, en date du 15 novembre 1866;

Qu'il résulte de l'instruction que ces décisions n'ont été l'objet d'aucun recours en cassation, dans le délai déterminé par l'article 42 de la loi du 3 mai 1841, et que, dès lors, elles sont aujourd'hui passées en force de chose jugée; que, dans ces circonstances, le pourvoi formé devant nous contre l'arrêté préfectoral du 16 novembre 1861 est sans objet;

Art. 1er. Il n'y a lieu de statuer sur le pourvoi des sieurs Leroux et consorts.

(N° 3210)

[15 avril 1869.]

Entrepreneurs. — Décomptes. — Travaux non prévus au devis. — Rabais. — (Sieur Spay contre le département de Saône-et-Loire.) — *Lorsque, par son marché, l'entrepreneur a consenti un rabais sur les prix du devis annexé au marché, ce rabais ne doit pas porter sur les travaux et fournitures auxquels n'ont pu être appliqués les prix du devis* (*).

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Spay, tendant à ce qu'il

---

(*) V. dans un sens analogue, 10 septembre 1855 (Troye et Daujon), 3e série, t. VI, p. 99.

nous plaise : annuler un arrêté du 12 juillet 1867, par lequel le conseil de préfecture de Saône-et-Loire a statué sur les réclamations qu'il avait formées contre le décompte des travaux exécutés par lui dans le jardin de la préfecture;

Ce faisant, décider, conformément aux conclusions des experts: 1° que le rabais de 7 p. 100 ne s'appliquera qu'aux prix déterminés d'après le devis; 2° que trois vingtièmes seront alloués au sieur Spay sur les articles 3 et 5 du décompte établis d'après ses déboursés; par suite, fixer à 13 802f.72 la somme totale due par le département au sieur Spay à raison desdits travaux; en outre, décider que le département devra restituer au sieur Spay 900 francs qu'il a avancés à l'architecte départemental pour payer d'autres travaux effectués à la préfecture; enfin condamner le département aux intérêts de droit et aux dépens;

Vu le mémoire en défense, portant recours incident, présenté pour le préfet de Saône et-Loire, tendant à ce qu'il nous plaise: statuant sur le recours incident, annuler l'arrêté du conseil de préfecture, ordonner une nouvelle expertise, décharger le département du payement des intérêts qui n'ont pas été demandés devant le conseil de préfecture par le sieur Spay, faire réserve des frais d'expertise pour y être statué en même temps que sur le fond; subsidiairement, rejeter le recours du sieur Spay et le condamner aux dépens;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur;

Vu un nouveau mémoire présenté pour le sieur Spay, et par lequel il demande que le département soit condamné à payer les intérêts des sommes par lui dues, ensemble un état de situation arrêté le 20 juillet 1866, par l'architecte départemental, ledit état produit par le sieur Spay;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Vu l'article 1154 du code Napoléon;

Sur les conclusions du département, tendant à ce qu'il soit ordonné une nouvelle expertise :

Considérant qu'il y a lieu, en l'état de l'instruction, de statuer immédiatement;

En ce qui touche l'application du rabais de 7 p. 100 :

Considérant que le sieur Spay, par le marché passé entre lui et le préfet du département de Saône-et-Loire, a consenti le rabais de 7 p. 100 sur les prix du devis annexé au marché;

Que les articles 2, 3 et 5 du décompte comprennent les travaux et fournitures auxquelles n'ont pu être appliqués les prix du devis;

Qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture, contraire-

ment aux conclusions des experts, a fait porter le rabais de 7 p. 100 sur lesdits articles;

Sur les conclusions du sieur Spay, tendant à ce qu'il lui soit alloué trois vingtièmes pour bénéfice et faux frais en sus des sommes fixées par les articles 3 et 5 du décompte :

Considérant que, dans les articles 3 et 5 du décompte, les experts ont déterminé les sommes déboursées par le sieur Spay en main-d'œuvre et fournitures pour travaux non prévus au devis; qu'il n'est pas établi que leurs évaluations soient inexactes;

Que, dès lors, en outre du remboursement desdites sommes, il y a lieu d'accorder au sieur Spay une allocation pour bénéfice et faux frais;

Que le département ne justifie pas que l'allocation de trois vingtièmes proposée par les experts soit exagérée;

Sur la demande en remboursement de 900 fr. qui auraient été avancés par le sieur Spay au sieur Dominique, architecte du département :

Considérant qu'il n'appartient pas à l'autorité administrative de statuer sur la demande en remboursement des sommes que le sieur Spay prétend avoir avancées à l'architecte du département, pour payer des travaux autres que ceux dont ledit sieur Spay était entrepreneur;

Sur les intérêts :

Considérant que les intérêts sont dus à partir du jour où ils ont été demandés en justice; que le sieur Spay ne justifie pas les avoir demandés devant le conseil de préfecture avant le 17 septembre 1867; qu'ainsi il n'y a lieu de lui accorder ces intérêts qu'à partir du 17 septembre 1867, jour où il les a demandés devant nous;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Spay a demandé les intérêts des intérêts le 21 novembre 1868; qu'à cette époque, une année d'intérêts était échue depuis le 17 septembre précédent; qu'ainsi, le sieur Spay a droit aux intérêts d'une année d'intérêts à partir du 21 novembre 1868;

Art. 1er. Le rabais de 7 p. 100 ne portera que sur les articles 1 et 4 du décompte.

2. Il est accordé au sieur Spay une allocation de trois vingtièmes pour bénéfice et faux frais sur les articles 3 et 5 du décompte.

3. Le département payera au sieur Spay les intérêts des sommes dues à partir du 17 septembre 1867, et les intérêts d'une année d'intérêts à partir du 21 novembre 1868. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Rejet du surplus des conclusions des deux parties. Département condamné aux dépens.)

(N° 3211)

[17 avril 1869.]

Voirie urbaine. — Pavage. — Communes annexées. — Anciens usages. — (Sieur Sanson contre la ville de Paris.) — *Lorsque le revers d'une rue d'une ancienne commune annexée à la ville de Paris était, antérieurement à l'annexion, recouvert d'un pavage établi avec les matériaux conformes à l'usage en vigueur dans la commune, les propriétaires ne sont pas tenus de contribuer aux frais d'établissement d'un nouveau pavage au point dont il s'agit* (*).

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Sanson, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 6 août 1867, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a refusé de lui accorder décharge de la taxe de pavage à laquelle il a été imposé, pour frais d'établissement du trottoir au devant de l'immeuble dont il est propriétaire, rue Lecourbe (ancienne rue de Sèvres), n°s 122 et 124, sur le territoire de l'ancienne commune de Vaugirard ;

Ce faisant, lui accorder la décharge demandée, attendu qu'antérieurement à l'annexion de la commune de Vaugirard à la ville de Paris, il avait fait établir un pavage au-devant de sa maison, et que ce pavage avait été effectué conformément à l'usage en vigueur dans la commune de Vaugirard, ainsi qu'il résulte du certificat émané du sieur Frémont, ancien adjoint du maire de ladite commune ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris, tendant au rejet du pourvoi, attendu qu'au devant de la propriété du sieur Sanson, il n'existait qu'un pavage en pavés de rebut, qui n'a jamais pu constituer un pavage établi régulièrement et conformément à l'usage en vigueur dans l'ancienne commune de Vaugirard ; que ce pavage, exécuté pour accomplir l'obligation imposée aux propriétaires riverains par l'ordonnance du bureau des finances du

(*) V. l'arrêt du 22 août 1868, (sieur Basquin), tome précédent, p. 887, et celui du 1er avril 1869 (Tremaux) ci-dessus, p. 431.

17 juillet 1781, n'a jamais été reçu à l'entretien de la commune de Vaugirard ; qu'aux termes des art. 2 et 3 de la délibération du conseil municipal de la ville de Paris du 6 février 1863, homologuée par décret impérial du 23 mai suivant, relative au classement des voies de la zone annexée, les voies et parties de voies non admises à l'entretien des communes doivent être pavées par les soins de la ville, aux frais des riverains ; qu'en conséquence de cette disposition, la ville de Paris a pris à sa charge la chaussée de la rue Lecourbe, qui était depuis longtemps entretenue par la commune de Vaugirard, et qu'elle a fait établir réglementairement, aux frais des riverains, les trottoirs dont l'entretien était resté à leur charge ;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, ensemble les rapports des ingénieurs ;

Vu le mémoire en réplique présenté par le sieur Sanson, par lequel il persiste dans ses précédentes conclusions ;

Vu l'art. 24 de l'arrêt du conseil du 30 décembre 1785, la loi du 11 frimaire an VII, l'avis du conseil d'État du 25 mars 1807 ; la loi du 18 juillet 1837, art. 44 ; la loi du 25 juin 1841, art. 28 ; la loi du 7 juin 1845, art. 4 ; la loi du 16 juin 1859 ; le décret du 23 mai 1863, relatif au classement parmi les rues et places de Paris, des voies publiques des anciennes communes ou parties de commune annexées à ladite ville par la loi précitée du 16 juin 1859 ;

Considérant qu'il résulte des anciens règlements sur le pavé de Paris et notamment de l'art. 24 ci-dessus visé de l'arrêt du conseil du 30 décembre 1785, que les propriétaires de terrains et maisons bordant les rues ne sont tenus de supporter, chacun en droit soi, que les frais de premier établissement du pavage ; qu'il résulte de l'instruction que le revers de la rue Lecourbe, au devant de l'immeuble n[os] 122 et 124 appartenant au sieur Sanson, était, antérieurement à l'annexion de la commune de Vaugirard à la ville de Paris, recouvert d'un passage établi avec les matériaux employés habituellement, conformément à l'usage en vigueur dans ladite commune ; qu'il suit de là que le sieur Sanson est fondé à soutenir qu'il n'est pas tenu de contribuer aux frais de l'établissement d'un nouveau pavage au point dont il s'agit ;

Art. 1[er]. L'arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 16 novembre 1867 est annulé.

2. Il est accordé décharge au sieur Sanson de la taxe à laquelle il a été imposé, à raison des travaux de pavage exécutés sur le revers de la chaussée de la rue Lecourbe (ancienne rue de Sèvres

de l'ancienne commune de Vaugirard), au devant de l'immeuble portant les nos 122 et 124 dont il est propriétaire.

Même date, arrêts semblables, *Lampérière*, *Jacqueau* et *Chapelle*.

(N° 3212)

[17 avril 1869.]

Entrepreneurs. — Lots distincts. — Procédure. — Supplément d'expertise. — (Sieurs Josse et consorts contre la ville de Nantes.) — *Lorsque les entrepreneurs de différents lots de travaux publics ont des intérêts complètement distincts, chacun d'eux doit, (sous peine de non-recevabilité), se pourvoir au conseil d'État, par requête distincte, contre un même arrêté de conseil de préfecture qui a statué sur leurs réclamations.—Lorsqu'il résulte des termes d'un arrêté du conseil de préfecture, que ce conseil n'a pas entendu faire procéder à une nouvelle expertise, et qu'en demandant aux experts des explications nouvelles sur certains points du litige, il s'est borné à prescrire un complément d'expertise, les réclamants ne sont pas fondés à prétendre qu'il ne pouvait être procédé que par de nouveaux experts, ou qu'au moins les premiers experts eussent dû prêter un nouveau serment avant de commencer leurs nouvelles opérations.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour les sieurs Josse et Doury et consorts, entrepreneurs des travaux de construction et d'entretien des bâtiments affectés à l'exposition des produits industriels et autres, qui a eu lieu, en 1861, dans la ville de Nantes, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler 1° un arrêté, du 29 juillet 1865, par lequel le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure a chargé les experts nommés en exécution d'un premier arrêté rendu le 22 mars 1862, sur le litige pendant entre lesdits entrepreneurs et ladite ville de Nantes, de procéder à un complément d'expertise; et 2° un arrêté du 27 juillet 1866, par lequel le même conseil a fixé les indemnités dues par la ville de Nantes aux entrepreneurs;

Ce faisant, en la forme :

Attendu que le conseil de préfecture aurait trouvé insuffisant

le rapport fourni par les experts, en exécution de l'arrêté du 22 mars 1862, et qu'il aurait prescrit une nouvelle expertise, mais qu'il aurait à tort chargé les mêmes experts d'y procéder; que, tout au moins, il aurait à tort dispensé lesdits experts de prêter un nouveau serment avant le début de leurs opérations; que ces irrégularités devaient entraîner l'annulation de l'arrêté, en date du 29 juillet 1865, et, par voie de conséquence, celle de l'arrêté, en date du 17 juillet 1866;

Au fond :

Attendu que la durée de l'exposition ayant été prolongée au delà du terme qui lui avait été primitivement assigné, les entrepreneurs auraient droit 1° à raison de ce qu'ils n'ont pas pu reprendre possession de leurs matériaux à l'époque fixée, à une indemnité représentant la valeur locative desdits matériaux pendant le temps qui s'est écoulé jusqu'à la fermeture de l'exposition, et calculée d'après le prix de location prévu par le marché; 2° à une indemnité, à raison de ce que l'exposition a été prolongée pendant une saison défavorable à la conservation des matériaux; 3° à une indemnité, à raison de ce que les froids ont rendu l'enlèvement des matériaux plus difficile que le devis ne l'avait prévu; que les experts n'auraient pas procédé avec un soin suffisant à l'évaluation de ces dommages; que le conseil de préfecture aurait alloué aux entrepreneurs de trop faibles indemnités;

Condamner la ville de Nantes à payer aux requérants les sommes réclamées par eux devant le conseil de préfecture, avec les intérêts et les intérêts des intérêts; condamner en outre la ville aux dépens; subsidiairement, ordonner qu'il soit procédé par de nouveaux experts à l'expertise prescrite par l'arrêté du 22 mars 1862;

Vu l'arrêté du 22 mars 1862, par lequel le conseil de préfecture a ordonné qu'il serait procédé à une expertise sur ces réclamations;

Vu notre décret rendu au contentieux, le 24 décembre 1863, et rejetant le recours de la ville de Nantes et le recours incident des sieurs Marchand et compagnie, Josse et Doury, contre l'arrêté précité;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Nantes, par lequel la ville, après avoir conclu au rejet du recours des sieurs Josse et Doury et à la condamnation des demandeurs aux dépens, par le motif, en la forme, que le conseil de préfecture s'est borné à faire procéder par les experts à un complément d'expertise, et qu'ainsi la procédure a été régulière, déclare former, en ce qui touche le fond, un recours incident tendant à ce que les indem-

nités allouées aux demandeurs par le conseil de préfecture soient réduites aux chiffres proposés par les experts, attendu que ces chiffres auraient été équitablement établis; par lequel mémoire, en outre, la ville déclare se réserver de prendre, le cas échéant, de nouvelles conclusions contre les consorts des sieurs Josse et Doury;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur;

Vu la requête supplémentaire produite par les sieurs Hamon, Josse et Doury, par laquelle il est déclaré que, dans les requêtes sommaire et ampliative ci-dessus visées, les termes de *et consorts* désignaient le sieur Hamon, et que les requérants persistent dans leurs précédentes conclusions;

Vu le cahier des charges et le devis des travaux de construction des bâtiments affectés à l'exposition;

Vu le procès-verbal d'adjudication des travaux, du 20 décembre 1860, d'où il résulte que le deuxième lot a été adjugé aux sieurs Marchand et compagnie, et le troisième lot au sieur Hamon;

Vu le traité intervenu, le 31 décembre 1860, entre la ville de Nantes et les sieurs Doury et Josse, et par lequel ceux-ci se sont engagés à exécuter les travaux du premier lot conformément au cahier des charges et au devis, sauf les changements spécifiés audit traité;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, et le décret du 22 juillet 1806;

Sur le pourvoi du sieur Hamon :

Considérant que le 3 novembre 1866, il a été formé un recours au nom des sieurs Josse et Doury et consorts, entrepreneurs, contre les arrêtés par lesquels le conseil de préfecture du département de la Loire-Inférieure a statué sur les réclamations formées contre la ville de Nantes par les sieurs Josse et Doury, entrepreneurs du premier lot des travaux des bâtiments de l'exposition, par les sieurs Marchand et compagnie, entrepreneurs du deuxième lot, et par le sieur Hamon, entrepreneur du troisième lot; qu'une nouvelle requête, présentée le 4 mai 1868, au nom des sieurs Hamon, Josse et Doury, a déclaré que le sieur Hamon avait été désigné dans le recours précité sous le terme de *consorts*, et que les requérants s'appropriaient, en tant que de besoin, les conclusions dudit recours;

Mais considérant que les entrepreneurs des différents lots avaient des intérêts complétement distincts; que, dès lors, le sieur Hamon aurait dû se pourvoir, par une requête distincte, contre les dispositions de l'arrêté du conseil de préfecture rejetant ses réclamations; qu'ainsi, le recours dudit sieur Hamon doit être rejeté comme non recevable;

Sur le pourvoi des sieurs Josse et Doury :

En ce qui concerne l'arrêté en date du 29 juillet 1865 :

Considérant qu'il résulte des termes de cet arrêté que le conseil de préfecture n'a pas entendu faire procéder à une nouvelle expertise, et que, en demandant aux experts des explications nouvelles sur certains points du litige, il s'est borné à prescrire un complément d'expertise; que, dès lors, les requérants ne sont pas fondés à prétendre qu'il ne pouvait être procédé à ce complément d'expertise que par de nouveaux experts, ni que les premiers experts eussent, au moins, dû prêter un nouveau serment avant de commencer leurs nouvelles opérations;

En ce qui concerne l'arrêté en date du 27 juillet 1866 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture a fait une équitable appréciation du dommage éprouvé par les entrepreneurs et constaté par les experts, et des circonstances de l'affaire, en allouant aux requérants une indemnité de 3 490 francs, supérieure de 1 440 francs à celle dont les experts avaient proposé l'allocation; que, dès lors, il y a lieu de rejeter, d'une part, les conclusions subsidiaires des sieurs Josse et Doury tendant à ce qu'il soit procédé à une nouvelle expertise pour l'évaluation de l'indemnité de 18 135f 42 avec les intérêts et les intérêts des intérêts, et, d'autre part, les conclusions du recours incident de la ville de Nantes tendant à ce que l'indemnité allouée aux requérants soit réduite à la somme de 1 960 francs;

Art. 1er. Le recours du sieur Hamon, celui des sieurs Josse et Doury et le recours incident de la ville de Nantes, sont rejetés. (Dépens compensés.)

(N° 3213)

[17 avril 1869.]

Voirie urbaine. — Rues de Paris. — Alignement. — Réserves. — Nullité. — (Dame Tabardel contre la ville de Paris.) — *Un préfet statuant sur une demande d'alignement en matière de grande voirie, après avoir reconnu que la maison qu'un particulier demande à réparer et à surélever est à l'alignement, et qu'il y a lieu de lui accorder l'autorisation, ne peut subordonner l'exécution des travaux à d'autres conditions que celles qui sont établies par la loi dans l'intérêt de la voirie publique.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour la dame Tabardel, tendant à ce qu'il nous plaise : décider qu'il n'appartenait pas au préfet de la Seine d'insérer dans l'article 2 de l'arrêté du 6 mars 1868, par lequel il a donné à la requérante l'autorisation et l'alignement par elle demandés, pour reconstruire un mur et surélever un bâtiment, sis rue de Valence, en façade sur la rivière de Bièvre, une disposition portant que : l'autorisation dont s'agit était accordée à la condition expresse que, si la Bièvre venait à être couverte, ni le propriétaire, ni les locataires ne pourraient réclamer d'indemnité pour la privation de l'usage des eaux de ladite rivière;

Ce faisant, dire que la condition imposée ne saurait faire obstacle à ce que la dame Tabardel fasse valoir, le cas échéant, devant les autorités compétentes, tous les droits qui lui appartiennent sur le lit et les eaux de la rivière de Bièvre; déclarer en conséquence cette condition nulle et non avenue, et annuler, pour excès de pouvoirs, l'arrêté précité;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur;

Vu l'arrêt du conseil du 26 février 1732 (art. 26) et l'arrêté du 25 vendémiaire an IX (art. 1er), portant règlement pour la police et la conservation de la rivière de Bièvre;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790, celle du 3 mai 1841, et celle du 16 septembre 1807;

Considérant que, le préfet du département de la Seine ayant reconnu que le mur que la dame Tabardel demandait à reconstruire était à l'alignement, et qu'il y avait lieu d'autoriser ladite dame à reconstruire ce mur, et à surélever sa maison d'un étage, il ne pouvait lui imposer, pour l'exécution de ces travaux, d'autres conditions que celles qui sont établies par la loi dans l'intérêt de la voirie publique;

Que ladite dame est bien fondée à soutenir qu'aucune disposition législative ne permettait au préfet de subordonner son autorisation à la condition qui fait l'objet de l'article 2 de son arrêté, et, par suite, à nous demander l'annulation de cet article;

Art. 1er. Est annulé l'article 2 de l'arrêté ci-dessus visé du préfet de la Seine en date du 6 mars 1868, portant que l'autorisation de reconstruire un mur et de surélever d'un étage sa maison est accordée à la dame Tabardel, à la condition expresse que, si la rivière venait à être couverte, le propriétaire ni les locataires ne pourraient réclamer d'indemnité pour la privation de l'usage des eaux de ladite rivière.

(N° 3214)

[24 avril 1869.]

Ateliers insalubres. — Fabrique d'asphalte. — Autorisation. — (Sieur Chabrier.) — *Autorisation d'établir une fabrique d'asphalte dans un terrain situé sur le boulevard de l'Hôpital à Paris, moyennant certaines conditions énumérées dans l'arrêt, et susceptibles d'éviter les inconvénients qui avaient fait refuser l'autorisation par le préfet de police* (*).

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Chabrier, agissant comme gérant de la compagnie générale des asphaltes, dite Chabrier et compagnie, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler l'arrêté du 4 avril 1867, par lequel le préfet de police lui a refusé l'autorisation d'établir une fabrique d'asphalte dans un terrain sis à Paris, rue du Petit-Banquier, n° 11, au coin du boulevard de l'Hôpital;

Ce faisant, attendu que le quartier où serait construit l'établissement projeté, renferme déjà des usines d'un voisinage plus insalubre et plus incommode; que, d'ailleurs, il est occupé par une population essentiellement industrielle, et que les maisons n'y sont encore que très-clairsemées; attendu, en outre, que ledit sieur Chabrier s'engage à exécuter toutes les améliorations ou conditions énoncées dans le rapport fait sur sa demande en autorisation au conseil d'hygiène et de salubrité;

Lui accorder, sous la réserve dudit engagement, l'autorisation par lui réclamée;

Vu les observations de notre ministre du commerce;

Vu l'enquête *de commodo et incommodo* à laquelle il a été procédé du 12 novembre au 5 décembre 1866, par le commissaire de police du quartier de la Salpêtrière; ensemble les oppositions formées après la clôture de l'enquête par 225 signataires;

(*) Le décret du 31 décembre 1866 range dans la 2e classe des établissements insalubres, le travail des asphaltes et bitumes à feu nu, à raison de l'odeur et du danger d'incendie.

Vu la lettre du préfet de la Seine, du 4 janvier 1867;

Vu l'avis du conseil d'hygiène publique et de salubrité du département de la Seine, en date du 8 mars suivant, et l'avis du comité consultatif des arts et manufactures en date du 5 août 1868;

Vu le plan des lieux;

Vu le décret du 15 octobre 1810, et l'ordonnance du 14 janvier 1815;

Vu le décret du 31 décembre 1866;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il est possible d'éviter les inconvénients qui ont fait refuser à la compagnie requérante l'autorisation d'établir une fabrique d'asphalte à l'angle formé par la rencontre de la rue du Petit-Banquier et du boulevard de l'Hôpital, en imposant à ladite compagnie les conditions énumérées ci-dessous et auxquelles elle a d'ailleurs donné son consentement;

Art. 1er. L'arrêté du préfet de police du 4 avril 1867 est annulé.

2. La compagnie générale des asphaltes est autorisée à établir, sur le terrain qui est situé à l'angle formé par la rencontre de la rue du Petit-Banquier et du boulevard de l'Hôpital, une fabrique d'asphaltes, à la charge par elle de se soumettre aux conditions suivantes : 1° Les opérations pratiquées dans l'usine consisteront uniquement : (*a*) dans le cassage et le nettoyage des pains du mastic bitumineux venant des usines de calcaire asphaltique et des relevages de trottoirs et de chaussées; il est expressément défendu d'y traiter et même d'y introduire des goudrons ou autres matières analogues, pour les réduire par distillation à l'état de brai plus ou moins sec. Le brai sera apporté, préparé et prêt à être employé; (*b*) dans la fusion desdits pains de mastic et relevages de trottoirs et chaussées dans des chaudières fermées et disposées comme il sera dit ci-après, avec addition de brai et de sable; (*c*) dans le broyage du calcaire asphaltique en moellons venant des mines entre des cylindres et le chauffage de la matière broyée dans une chaudière cylindrique close. 2° Le nombre des chaudières de fusion des matières entrant dans la composition des dallages de trottoirs est fixé à quatre; ces chaudières seront closes et munies d'agitateurs intérieurs, elles seront mises en communication par leur partie supérieure avec une cheminée d'appel centrale. L'appel de cette cheminée sera suffisamment énergique pour aspirer toutes les vapeurs qui se forment dans le chauffage et la fusion de de ces matières, de telle sorte qu'aucune portion de ces vapeurs ne se répande dans l'atelier. Dans le cas où l'appel de la cheminée ne serait pas suffisamment énergique, pour entraîner complète-

ment toutes les vapeurs, lors de l'ouverture des chaudières pour le chargement des matières, la compagnie devra suppléer à cette insuffisance, soit en adaptant aux chaudières une boîte à deux fonds, mobile, par laquelle les matières seraient introduites, soit à l'aide de tout autre procédé équivalent. 3° Le calcaire asphaltique servant à la confection des chaussées dites en asphaltes comprimés sera chauffé dans une chaudière entièrement close et munie d'un tuyau qui amènera la totalité des vapeurs formées pendant l'opération à la chaudière centrale. 4° Les quatre chaudières de fusion dont il est question au n° 3 seront établies dans des hangars fermés latéralement et couverts par des toitures de forme pyramidale ou tronconique, communiquant par leur sommet avec la cheminée d'appel central. Les parois latérales des hangars n'auront d'autres ouvertures que celles nécessaires pour l'introduction et la sortie des voitures qui viennent prendre les matières fondues pour les porter sur les chantiers. 5° La compagnie devra prendre telles dispositions qui seront nécessaires pour empêcher que des vapeurs puissent se répandre dans le hangar et de là à l'extérieur, pendant la transmission des matières fondues des chaudières aux voitures destinées à les porter sur les chantiers. En un mot, la compagnie devra faire passer par la cheminée d'appel les vapeurs de toute nature qui se dégageront dans toutes les phases des opérations. 6° La hauteur de la cheminée d'appel centrale sera de 33 mètres au moins au-dessus du sol de l'usine. 7° Cette cheminée d'appel ne devra, dans aucun cas, émettre de fumée opaque. En cas de besoin, la compagnie permissionnaire sera tenue, à la première réquisition de l'autorité administrative, de faire passer les vapeurs dégagées des chaudières de chauffage et de fusion des matières bitumineuses à travers les foyers de l'usine, ou même au besoin à travers un foyer spécial, avant leur écoulement par la cheminée, qui, dès à présent, devra être établie avec les formes et dimensions convenables, en prévision dudit foyer spécial.

(N° 3215)

(28 avril 1869.)

Voirie urbaine. — Taxes de pavage. — Usage local. — Insuffisance des revenus municipaux. — Compétence. — (Ville de Nantes contre le sieur Mercier.) — *Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur les réclamations auxquelles donne lieu le recouvrement des taxes du pavage dans les villes où un usage, antérieur à la loi du 11 frimaire an VII, met ces frais à la charge des propriétaires riverains. — L'établissement, la restauration et l'entretien du pavé ne pouvant, en pareil cas, être mis à la charge des propriétaires, que lorsque les revenus ordinaires des villes sont insuffisants pour subvenir à ces dépenses, (avis du conseil d'État du 25 mars 1807), il appartient au conseil de préfecture, saisi d'une réclamation, d'examiner à ce point de vue l'état de ces revenus ordinaires sans qu'il puisse encourir le reproche de s'immiscer dans le règlement des budgets de la ville. — En fait, la ville n'est pas fondée à soutenir que le réclamant doive être tenu de contribuer aux frais des travaux de pavage exécutés au droit de sa propriété.*

Napoléon, etc.,

Vu les requêtes présentées par la ville de Nantes, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 1er juin 1866, par lequel le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure a accordé au sieur Mercier décharge de la somme de 567f.95, pour laquelle il avait été inscrit sur le rôle de 1864 de la ville de Nantes, à raison des travaux de pavage exécutés au droit de sa propriété, sise quai des Tanneurs et place du Cirque ;

Ce faisant, attendu qu'il n'appartenait pas au conseil de préfecture de réformer, en supprimant une taxe régulièrement autorisée, l'arrêté par lequel le préfet avait approuvé le budget de la ville de Nantes ; que ledit conseil était incompétent pour apprécier l'insuffisance des revenus ordinaires de la ville, par rapport aux dépenses de même nature ; qu'en tout cas, c'est à tort qu'il a décidé que les revenus ordinaires de la ville de Nantes étaient suffisants pour subvenir aux dépenses de même nature ;

Dire que le sieur Mercier sera rétabli au rôle de la ville de Nantes de 1864, pour la taxe à laquelle il avait été imposé;

Vu le mémoire en défense présenté par le sieur Mercier, tendant à ce qu'il nous plaise : rejeter la requête de la ville de Nantes, par les motifs que le recouvrement de la taxe de pavage à laquelle le sieur Mercier avait été imposé, étant poursuivi dans les formes établies pour celui des contributions directes, le conseil de préfecture était compétent pour statuer sur sa réclamation; que, pour apprécier si les revenus communaux ordinaires étaient suffisants pour exonérer le sieur Mercier de ladite taxe, le conseil de préfecture était tenu d'examiner les comptes administratifs des recettes et des dépenses de la ville; qu'il a borné son examen auxdits comptes, sans s'immiscer en rien dans le règlement du budget, et que c'est avec raison qu'il a décidé que les revenus ordinaires de la ville de Nantes étaient suffisants pour subvenir aux charges de même nature;

Vu les observations présentées par notre ministre de l'intérieur;

Vu les comptes d'administration des recettes et des dépenses de la ville de Nantes, pour les exercices 1862, 1863 et 1864;

Vu la loi du 16 frimaire an VII, et l'avis du conseil d'État approuvé par l'empereur, le 25 mars 1807;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4; la loi du 18 juillet 1837, articles 33 et 44, et celle du 25 juin 1841, article 28;

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture était incompétent pour statuer sur la réclamation que le sieur Mercier avait formée contre la taxe de pavage qui lui avait été imposée en vertu d'un article du budget municipal, approuvé par un arrêté du préfet :

Considérant que, d'après l'article 28 de la loi du 25 juin 1841 et d'après l'article 44 de la loi du 18 juillet 1837, les taxes des frais de pavage des rues dans les villes où l'usage met ces frais à la charge des propriétaires riverains, sont recouvrables comme les contributions directes; que, dès lors, et conformément aux dispositions de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur les réclamations auxquelles donne lieu le recouvrement desdites taxes;

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture était incompétent pour rechercher si les revenus ordinaires de la ville de Nantes étaient insuffisants pour subvenir aux dépenses de même nature :

Considérant que, pour imposer une taxe de pavage au sieur Mercier, la ville de Nantes se prévalait d'un usage antérieur à la loi du

11 frimaire an VII; que, d'après l'avis du conseil d'État ci-dessus visé, l'établissement, la restauration ou l'entretien du pavé ne peuvent, même dans le cas où l'usage serait constaté, être mis à la charge des propriétaires que lorsque les revenus ordinaires des villes sont insuffisants pour subvenir à ces dépenses; que, dès lors, il appartenait au conseil de préfecture, compétent pour statuer sur la réclamation du sieur Mercier, d'examiner si les revenus ordinaires de la ville de Nantes étaient insuffisants pour subvenir aux dépenses de même nature, et que, en faisant cette constatation d'après les comptes d'administration des recettes et des dépenses de ladite ville, le conseil de préfecture ne s'est nullement immiscé dans le règlement des budgets de cette ville;

Sur le moyen tiré de ce que les revenus ordinaires de la ville de Nantes seraient insuffisants pour subvenir aux dépenses de même nature :

Considérant qu'il résulte des comptes administratifs des recettes et des dépenses de la ville de Nantes, que, déduction faite, sur le montant total des dépenses ordinaires, d'une somme égale au produit des centimes additionnels spécialement perçus pour subvenir aux dépenses de l'instruction publique et des chemins vicinaux, ainsi que des dépenses pour lesquelles des ressources spéciales ont été affectées en vertu de l'acte qui a autorisé ces dépenses, et déduction faite, d'autre part, sur le montant total des recettes ordinaires, du produit des centimes spéciaux affectés aux dépenses de l'instruction publique et des chemins vicinaux, ainsi que des taxes de pavage acquittées par les propriétaires riverains, les recettes ordinaires ont présenté en 1862, en 1863 et en 1864 un excédant sur les dépenses ordinaires dans lesquelles doivent être compris les frais de pavage qui avaient été mis à la charge des propriétaires riverains;

Que, dans ces circonstances, la ville de Nantes n'est pas fondée à soutenir que le sieur Mercier devait être tenu de contribuer aux frais occasionnés par les travaux de pavage qui ont été exécutés, en 1864, au droit de sa propriété; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture du département de la Loire-Inférieure a accordé audit sieur Mercier décharge de la taxe qui lui avait été imposée. (Rejet).

(N° 3216)

[28 avril 1869.]

Entrepreneurs.— Reconstruction d'ouvrages.— Condamnation pécuniaire. — Sursis. — (Sieur Escarraguel contre la ville de Pau.) *— Du moment où l'exécution de la disposition d'un arrêté de conseil de préfecture, qui avait prescrit la reconstruction totale d'ouvrages exécutés par un entrepreneur, doit entraîner la démolition, il pourrait en résulter l'impossibilité de reconnaître si la reconstruction avait été à bon droit ordonnée. Dès lors il y lieu de décider qu'il sera sursis à l'exécution provisoire, jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le fond; mais il n'y a pas de motif d'ordonner qu'il soit sursis à l'exécution des condamnations pécuniaires prononcés contre l'entrepreneur.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Escarraguel, entrepreneur des travaux nécessaires à l'établissement d'une distribution d'eau dans la ville de Pau, tendant à ce qu'il nous plaise : 1° ordonner, par application de l'article 3 du décret du 22 juillet 1806, qu'il soit sursis à l'exécution d'un arrêté, du 20 janvier 1869, par lequel le conseil de préfecture des Basses-Pyrénées a statué sur diverses contestations élevées par ledit entrepreneur et par la ville de Pau, au sujet de l'entreprise, et a notamment ordonné la reconstruction totale d'une conduite d'eau et le remboursement par le sieur Escarraguel à la ville d'une somme de 266470 francs; 2° statuant au fond, annuler ledit arrêté dans toutes celles de ses dispositions qui font grief à l'entrepreneur;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Pau, tendant à ce qu'il nous plaise : lui donner acte de ce qu'elle renonce à poursuivre en cours d'instance l'adjudication et la réfection des travaux, mais à la condition expresse que l'entrepreneur exécutera dans le délai de quinzaine, à partir de la décision à intervenir sur l'incident de sursis, toutes les condamnations pécuniaires prononcées contre lui par l'arrêté du conseil de préfecture, et de ce qu'elle réserve ses droits, soit en ce qui touche les travaux d'entretien de la conduite libre, soit en ce qui touche la défense au fond;

Vu le mémoire en réplique pour le sieur Escarraguel, ledit mémoire tendant à ce qu'il nous plaise : lui donner acte du consentement de la ville de Pau, à ce qu'il soit sursis à la reconstruction de la conduite libre et à la réadjudication des travaux à la folle enchère de l'entrepreneur ; dire que le sursis s'étendra, par voie de conséquence, au remboursement de la somme de 266 470 francs, ou, tout au moins, que l'obligation d'effectuer ce remboursement ne légitimera pas les saisies-arrêts pratiquées par la ville sur diverses sommes dues au sieur Escarraguel ; réserver les droits au fond, et les dépens :

Vu le décret du 22 juillet 1806 ;

Considérant que, l'exécution de la disposition de l'arrêté attaqué, par laquelle a été prescrite la reconstruction totale de la conduite libre, devant entraîner la démolition des ouvrages faits par le sieur Escarraguel, il pourrait en résulter l'impossibilité de reconnaître si la reconstruction en a été à bon droit ordonnée ; que, dès lors, il y a lieu de décider qu'il sera sursis à cette exécution jusqu'à ce qu'il ait été statué au fond sur le recours du sieur Escarraguel ; mais qu'il n'y a pas de motif d'ordonner qu'il soit sursis à l'exécution des autres dispositions de l'arrêté attaqué ;

Art. 1er. Il est sursis, tous droits et moyens sur le fond respectivement réservés, à l'exécution de la disposition de l'arrêté du conseil de préfecture du département des Basses-Pyrénées, en date du 20 janvier 1869, par laquelle a été prescrite la reconstruction de la conduite libre, jusqu'à ce qu'il ait été statué au fond sur le recours ci-dessus visé du sieur Escarraguel.

2. Le surplus des conclusions du sieur Escarraguel et de la ville de Pau relatives à la demande de sursis est rejeté.

3. Les dépens sont réservés pour y être statué en fin de cause.

(N° 3217)

[28 avril 1869.]

Chemins de fer d'intérêt local. — Délibération du conseil général. — Recours pour excès de pouvoirs. — (Communes d'Évreux et de Saint-André contre le conseil général de l'Eure.) — *La délibération par laquelle un conseil général, usant des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi du 12 juillet* 1865, *vote la concession d'un*

chemin de fer d'intérêt local, ne constitue pas une décision administrative susceptible par elle-même d'être attaquée pour excès de pouvoirs devant le conseil d'État statuant au contentieux (*).

Napoléon, etc.,

Vu les requêtes présentées par les communes d'Évreux et de Saint-André, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler, pour excès de pouvoirs, la délibération du conseil général de l'Eure du 27 août 1868, et, au besoin, celle du 28 août 1867, par lesquelles ledit conseil a voté la concession aux sieurs Girard et Desroches, des chemins de fer d'intérêt local : 1° d'Évreux à Elbeuf par Louviers;

(*) Le ministre de l'intérieur, dans son avis sur les deux pourvois, s'est exprimé ainsi : « Ces délibérations, prises par le conseil général, en vertu des pouvoirs qu'il tient de la loi du 12 juillet 1865, ne me paraissent pas de nature à faire l'objet d'un recours au conseil d'État pour excès de pouvoirs. Conformément à la loi du 22 juillet 1833 et à l'avis du conseil d'État du 10 juin 1868, elles ne sont susceptibles d'être annulées que pour les motifs énoncés dans l'art. 14 de la loi précitée » (délibération relative à des objets qui ne sont pas légalement compris dans les attributions du conseil général, « et dans la forme déterminée par cet article. » Ordonnance royale).

L'avis du conseil d'État du 10 juin 1868, que cite le ministre, a eu pour objet de décider que la disposition de l'article 3 de la loi du 18 juillet 1866, qui donne à l'empereur le droit d'annuler par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique, les délibérations par lesquelles les conseils généraux statuent définitivement, n'était pas applicable aux délibérations prises sur d'autres matières que celles qui sont énumérées dans l'article 1er de la loi de 1866.

« Au surplus, ajoute le ministre, se plaçant au point de vue où s'est placé le conseil d'État, l'application de ces principes dans l'espèce actuelle ne saurait porter aucun préjudice aux intérêts des communes qui ont cru devoir réclamer contre les délibérations mentionnées ci-dessus. La construction du chemin de fer d'intérêt local doit, en effet, aux termes de la loi du 12 juillet 1865, article 2, être autorisée par un décret déclaratif d'utilité publique, délibéré en conseil d'État. Tant que ce décret n'est pas rendu, les délibérations prises par un conseil général, soit pour déterminer la direction de chemins de fer, soit pour arrêter les conditions de la construction et de l'exploitation, soit pour traiter avec une compagnie concessionnaire, ne sont pas susceptibles d'être mises à exécution. C'est dans le cours de l'instruction qui se poursuit en vue de provoquer le décret déclaratif d'utilité publique, que les communes requérantes doivent et peuvent utilement produire toutes les réclamations qu'elles se croiraient en droit de présenter. Si le conseil d'État, lorsqu'il sera saisi du projet de décret tendant à déclarer l'utilité publique des travaux, reconnaît que les délibérations prises par le conseil général pour arrêter la direction du chemin de fer, ou pour en concéder la construction et l'exploitation sont irrégulières, il lui appartiendra de se refuser, par ces motifs, à adopter le décret qui lui sera soumis... »

2° de Dreux à Acquigny, avec embranchement de Pacy-sur-Vernon;

Attendu, en premier lieu, que six membres du conseil général intéressés à la concession desdits chemins de fer ont pris part à la délibération du 27 août 1868, en violation des dispositions de la loi du 5 mai 1855; attendu, en second lieu, que, contrairement aux dispositions de la loi du 20 mars 1835, sur les routes départementales, et de l'article 2 de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local, ladite délibération n'a pas été précédée de l'enquête prescrite par la loi du 3 mai 1841; attendu, en troisième lieu, que le conseil général n'aurait pris ladite délibération que parce qu'il se serait cru, à tort, lié par sa précédente délibération du 28 août 1867;

Subsidiairement, donner acte auxdites communes d'Évreux et de Saint-André, de l'opposition qu'elles forment à la déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Dreux à Acquigny, et dire qu'il n'y a lieu de déclarer l'utilité publique dudit chemin;

Vu les observations de nos ministres de l'intérieur et des travaux publics, tendant à ce qu'il nous plaise: rejeter lesdites requêtes comme non recevables, attendu 1° que les délibérations des conseils généraux ne seraient susceptibles d'être annulées que dans les formes prescrites par les lois des 22 juin 1833 et 18 juillet 1866; 2° que la loi du 5 mai 1855 sur les conseils municipaux ne serait pas applicable aux membres des conseils généraux; 3° qu'aux termes de la loi du 12 juillet 1865, l'enquête prescrite par la loi du 3 mai 1841 ne doit pas nécessairement précéder la délibération par laquelle le conseil général vote la concession d'un chemin de fer d'intérêt local, et qu'il suffit que cette enquête ait lieu avant la déclaration d'utilité publique;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790, la loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local, la loi du 18 juillet 1866 sur les conseils généraux;

Considérant que les pourvois des communes d'Évreux et de Saint-André sont connexes, et qu'il y a lieu d'y statuer par un seul décret;

Considérant que si, aux termes de l'article 2 de la loi du 12 juillet 1865, il appartient aux conseils généraux d'arrêter, après une instruction préalable par le préfet, la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation, c'est seulement par un décret, délibéré en conseil d'État, que l'utilité publique de ces chemins peut être déclarée, et

leur exécution autorisée; qu'il suit de là que la délibération en date du 27 août 1868, par laquelle le conseil général du département de l'Eure, usant des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi précitée, a voté la concession de deux chemins de fer d'intérêt local, ne constitue pas une décision administrative susceptible, par elle même, d'être attaquée devant nous en vertu de la loi des 7-14 octobre 1790; que, dès lors, le pourvoi formé contre ladite délibération par les communes d'Évreux et de Saint-André n'est pas recevable;

Art. 1er. Les requêtes des communes d'Évreux et de Saint-André sont rejetées.

(N° 3218)

[1er mai 1869.]

Contraventions. — Délai du pourvoi. — (Sieur Guilhou.) — *Lorsqu'en matière de contravention de grande voirie, le ministre compétent se pourvoit contre une décision du conseil de préfecture rendue sur la plainte de ses agents, le délai court du jour où la décision a été rendue, sans que les parties soient tenues, pour faire courir le délai du recours, de notifier à l'administration la décision du conseil.*

Napoléon, etc.,

Vu le pourvoi du ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 12 juillet 1868, par lequel le conseil de préfecture du Gers a renvoyé le sieur Guilhou des fins d'un procès-verbal de contravention dressé contre lui pour bris de treillage et destruction par des animaux lui appartenant, d'arbres formant la clôture du chemin de fer du Midi dans la traverse dudit lieu de Talayrac et pour dépaissance de ces animaux sur le sol de la voie ferrée;

Ce faisant, attendu que, d'après l'article 12 de la loi du 15 juillet 1845, qui a pour effet de rendre applicables aux chemins de fer les dispositions de l'arrêté du conseil du 16 décembre 1759, et qui interdit le pacage des bestiaux sur toute l'étendue de ces chemins, les faits reprochés au sieur Guilhou constituent des contraventions de grande voirie;

Condamner le sieur Guilhou à 16 francs d'amende;

Vu le mémoire en défense par lequel le sieur Guilhou conclut au rejet du recours comme étant présenté tardivement, et, en tout cas, comme étant mal fondé;

Vu la loi du 15 juillet 1845 et le décret du 23 juillet 1806;

Considérant que si, aux termes de l'article 11 du décret susvisé du 22 juillet 1806, le délai de trois mois pendant lequel le recours au conseil d'État est recevable, ne court que du jour de la notification de la décision attaquée, cette règle ne peut recevoir son application en matière de contravention de grande voirie dont la répression est poursuivie par l'administration, lorsque c'est le ministre compétent qui se pourvoit contre les décisions rendues par les conseils de préfecture, sur la plainte de ses agents; que, dans ce cas, les parties ne sont pas tenues, pour faire courir le délai du recours, de notifier à l'administration lesdites décisions, et que ce délai doit courir du jour où elles sont rendues;

Considérant que l'arrêté par lequel le conseil de préfecture du Gers a renvoyé le sieur Guilhou des fins du procès-verbal ci-dessus visé, a été rendu le 12 juillet 1868; que le recours du ministre des travaux publics contre cet arrêté n'a été formé que le 30 décembre 1868, plus de trois mois après la date dudit arrêté; que, dès lors, ce recours n'est pas recevable;

Art. 1er. Le recours de notre ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 3219)

[5 mai 1869.]

Ateliers insalubres. — Fonderie de suif en branche à la vapeur. — Autorisation sous conditions. — (Sieur Amenc.) — *Une fonderie de suif en branche à la vapeur, que le demandeur se propose d'établir, à Clermont-Ferrand, dans sa fabrique d'huiles et de graisses à voitures, peut être autorisée sans compromettre la salubrité publique, ni incommoder les propriétaires voisins, moyennant l'accomplissement de certaines conditions* (*).

(*) Les principales oppositions contre l'établissement de cette usine prove-

Napoléon, etc.,

Vu le recours présenté pour le sieur Amenc, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 14 février 1868, par lequel le préfet du département du Puy-de-Dôme lui a refusé l'autorisation d'établir une fonderie de suif en branche à la vapeur, dans la fabrique d'huiles et de graisses à voiture qu'il exploite, avenue de la Croix-Morel à Clermont-Ferrand;

Ce faisant, lui accorder l'autorisation demandée, attendu que sa fabrique n'est pas située au milieu d'habitations agglomérées, qu'elle se trouve à une distance de 3 à 500 mètres des casernes de la ville de Clermont; que, moyennant l'accomplissement des conditions de faire passer les émanations provenant de la fonte des suifs dans la cheminée du générateur, et de ne fondre que la nuit, la fonderie projetée ne serait ni dangereuse, ni incommode, ni insalubre;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, tendant à ce que l'autorisation demandée soit accordée aux conditions mentionnées dans le rapport des ingénieurs des mines et dans l'avis du comité consultatif des arts et manufactures;

Vu le procès-verbal d'enquête *de commodo et incommodo* à laquelle il a été procédé dans la ville de Clermont-Ferrand le 30 juin 1867; ensemble les pièces y annexées, notamment le rapport d'une commission militaire nommée par le général commandant la

---

naient du séminaire, de l'administration des hospices redoutant la dépréciation de ses terrains et du commandant de la division.

Mais, dans le comité consultatif des arts et manufactures, le rapporteur s'exprimait ainsi : « En fait, il s'agit d'un terrain éloigné de toute habitation de plus de 200 mètres, et d'un établissement de 2e classe, qui, bien agencé et bien gouverné, ne causerait aucune gêne sérieuse à un voisinage même plus rapproché. Il résulte des explications fournies par le service des mines, que toutes précautions sont prises pour que les vapeurs soient condensées autant que possible, et que ce qui échapperait à la condensation soit jeté dans la cheminée du générateur. Si à ces conditions, on ajoute celle de ne travailler que la nuit, condition acceptée par le postulant, et aussi de n'employer que des suifs en branche à l'état frais, il est évident que la fonderie projetée pourra être autorisée. Toutefois, pour surcroît de précaution, je crois qu'il y aurait lieu d'exiger que le fabricant fasse passer les produits non condensés sur un foyer incandescent, avant de les laisser échapper dans la cheminée, si, après fonctionnement, le moyen qu'il propose n'est pas efficace. Cette dernière disposition permettait d'exonérer le requérant de l'obligation de construire une cheminée spéciale. De plus, un tel établissement ne devrait pas être tenu de ne fondre qu'une fois par semaine. Toute restriction dans ce sens est contraire à la liberté de l'industrie et aux données de l'économie industrielle ; elle est presque impossible à concilier avec la condition de n'employer que du suif en branche. »

vingtième division militaire, pour donner son avis sur la demande du sieur Amenc, les lettres adressées au préfet du département du Puy-de-Dôme par les administrateurs des hospices de Clermont, par le directeur du pensionnat des frères des écoles chrétiennes, le directeur du petit séminaire, le sieur Gour-Valleix ;

Vu l'avis du maire de la ville de Clermont-Ferrand ; vu les rapports des ingénieurs des mines ;

Vu l'avis du commité consultatif des arts et manufactures, en date du 23 décembre 1868 ;

Vu le plan des lieux ;

Vu le décret du 15 octobre 1810 et l'ordonnance royale du 14 janvier 1815 ; Vu le décret du 31 décembre 1866 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la fonderie de suif en branche à la vapeur que le sieur Amenc projette d'établir dans sa fabrique d'huiles et de graisses à voitures, située avenue de la Croix-Morel, à Clermont-Ferrand, peut être autorisée sans compromettre la salubrité publique ni incommoder les propriétaires voisins moyennant l'accomplissement des conditions qui seront prescrites par le présent décret, et notamment de celles qui sont mentionnées dans les rapports des ingénieurs des mines ainsi que dans l'avis du comité consultatif des arts et manufactures, rapports et avis ci-dessus visés ;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du préfet du département du Puy-de-Dôme, en date du 14 février 1868, est annulé.

2. Le sieur Amenc est autorisé à établir dans sa fabrique d'huiles et de graisses à voitures, située avenue de la Croix Morel à Clermont-Ferrand, une fonderie de suif en branche à la vapeur, aux conditions suivantes : 1° la chaudière et ses accessoires seront installés dans le bâtiment principal de la fabrique du sieur Amenc au premier étage et à l'extrémité la plus éloignée de l'avenue de la Croix-Morel. La chaudière sera recouverte d'une hotte fermant hermétiquement avec ses bords supérieurs et disposée de manière à conduire les vapeurs de suif dans une cheminée adossée au mur extrême du bâtiment ou voisine de ce mur ; cette cheminée aura son orifice à une hauteur de 20 mètres au-dessus du sol de la cour et recevra l'échappement de la vapeur après le circuit de ladite vapeur autour de la chaudière de fusion ; 2° les opérations de fusion sont limitées à deux par semaine ; elles ne pourront être commencées avant six heures du soir et elles devront être complétement terminées avant huit heures du matin ; 3° le suif en branche sera maintenu dans un état de conservation parfaite ; 4° les résidus de la fabrication ne pourront être entreposés dans

la cour de l'usine ni être déposés sur la voie publique : ils devront être transportés loin des abords de la ville aux lieux désignés et dans les conditions déterminées par l'administration.

(N° 3220)

[5 mai 1869.]

Voirie urbaine.—Rues de Paris.— Taxes d'égout.— Compétence. — (Sieurs Courpon, Chardin et Benier contre la ville de Paris.) — *Lorsqu'une ville, pour réclamer à un particulier les frais de construction d'un égout, se fonde uniquement sur les clauses d'une vente par elle faite à ce particulier ou à ses auteurs; lorsque d'ailleurs il résulte des termes mêmes de l'état des sommes à réclamer, qualifié rôle de recouvrement, que le préfet, en rendant cet état exécutoire, a entendu agir en vertu, non de l'article 44, mais de l'article 63 de la loi du 18 juillet 1837, il n'appartient qu'aux tribunaux de statuer sur l'opposition du propriétaire, et c'est à tort que le conseil de préfecture ne s'est pas déclaré incompétent pour en connaître* (*).

(*) Voici comment le conseil de préfecture avait statué sur ce chef de réclamation : « Considérant qu'aucun texte de loi n'autorise la ville de Paris à recouvrer sur les propriétaires riverains les frais de construction des égouts municipaux le long des voies publiques; que, si l'administration croit avoir quelques droits à exercer contre le sieur Benier et les époux Chardin, pour les faire contribuer à la dépense de l'égout public municipal en vertu d'un contrat de vente, c'est devant les tribunaux compétents qu'elle doit se pourvoir; arrête... Décharge est accordée aux réclamants des taxes de construction d'égout inscrites aux rôles susvisés, sous réserves des droits pouvant résulter au profit de la ville de tous contrats de vente. »

La ville de Paris critiquait cette disposition, en disant : « Le conseil de préfecture a eu raison sans doute de se déclarer incompétent pour connaître de l'exécution d'un contrat de vente ; mais il ne devait pas accorder décharge des taxes qui en étaient la conséquence ; il devait réserver le recouvrement en vertu de l'article 63 de la loi de 1837, tout en laissant aux tribunaux ordinaires le jugement du litige sur le contrat, s'il s'en élevait un ; il devait d'autant moins trancher la question de décharge que jamais les réclamants n'ont contesté les obligations résultant pour eux du contrat de vente et qu'ils se sont bornés devant le conseil de préfecture à demander la compensation de cette dette de leur part avec l'indemnité du dommage par eux réclamé. Quand donc le conseil de

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour la ville de Paris, tendant à ce qu'il nous plaise : réformer un arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 30 juillet 1867, intervenu dans une contestation existant entre la ville, d'une part, et le sieur Courpon aîné et les époux Chardin et sieur Benier, d'autre part, en ses dispositions par lesquelles il a accordé décharge 1° aux propriétaires ci-dessus dénommés des sommes qui leur étaient réclamées pour frais de pavage et de construction d'égouts dans les rues Pauquet et des Bassins ; 2° au sieur Benier et aux époux Chardin des sommes qui leur étaient réclamées pour frais de construction d'égouts dans la rue Dumont-Durville et dans l'avenue d'Iéna ;

Ce faisant, attendu : 1° qu'antérieurement aux travaux récemment exécutés dans les rues Pauquet et des Bassins, ces rues n'étaient pas entretenues aux frais de la ville et que les prescriptions édictées par l'ordonnance royale du 18 mars 1836 pour l'ouverture de ces voies par les auteurs des propriétaires actuels, n'ayant point encore été exécutées, subsistaient encore contre eux ; 2° qu'il n'appartenait pas au conseil de préfecture de statuer sur les taxes relatives à la construction des égouts dans l'avenue d'Iéna et dans la rue Dumont-Durville, le recouvrement de ces sommes étant poursuivi en exécution des clauses d'un acte de vente consenti par la ville ;

Dire que le sieur Courpon et les époux Chardin et sieur Benier sont tenus de supporter tous les frais de mise en état de viabilité des rues Pauquet et des Bassins, renvoyer les parties devant l'autorité judiciaire pour y être statué sur les questions relatives à l'exécution de l'acte de vente précité, condamner enfin les adversaires aux dépens ;

---

préfecture, au lieu de donner acte de cette situation, et tout en se déclarant incompétent, prononce la décharge du rôle exécutoire, il statue *ultra petita* et tranche une question qu'il devait réserver jusqu'à la décision du juge compétent sur le sens et l'exécution du contrat, s'il y avait lieu, pour donner ensuite au rôle tel effet que de droit. »

M. le ministre de l'intérieur émettait l'avis que l'arrêté n'avait pas statué *ultra petita*, puisqu'il réservait les droits de la la ville et renvoyait aux juges compétents l'appréciation du contrat servant de base à la taxe.

En déclarant d'une manière absolue l'incompétence du conseil de préfecture, le conseil d'Etat va plus loin non-seulement que M. le ministre, mais même que la ville de Paris, qui semblait admettre que le conseil de préfecture resterait saisi et aurait à statuer définitivement, après que l'interprétation de la vente aurait été donnée par les tribunaux.

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Benier et pour les époux Chardin, tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif : en ce qui concerne les frais de mise en état de viabilité des rues Pauquet et des Bassins, que la ville ne peut réclamer des détenteurs actuels l'exécution des engagements personnels contractés, en 1836, par les sieurs Dumoustier et consorts; que, d'ailleurs, ces engagements ont été remplis, et que la ville s'est refusée à faire constater contradictoirement l'état des lieux avant le commencement des travaux qu'elle se proposait d'entreprendre, et, en ce qui concerne les frais de construction d'égouts dans l'avenue d'Iéna et dans la rue Dumont-Durville, par le motif que la ville ne pouvait procéder, par voie de rôle rendu exécutoire par le préfet, au recouvrement des sommes qu'elle prétendait lui être dues en vertu d'un acte de vente;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu l'ordonnance royale du 18 mars 1836, qui a autorisé les sieurs Dumoustier, Lacrent et Grapal à ouvrir, sur les terrains qui leur appartenaient entre le chemin de ronde, la barrière de l'École et la rue de Chaillot, trois rues désignées sous les noms des rues Pauquet, Newton et des Bassins, à la charge par eux : 1° de livrer sans indemnité à la ville de Paris le sol qui serait occupé par les voies publiques; 2° de supporter les frais de premier établissement du pavage et de l'éclairage desdites rues; 3° d'y établir des trottoirs; 4° de pourvoir à l'écoulement souterrain ou à ciel ouvert des eaux pluviales et ménagères;

Vu les extraits des états de recouvrement rendus exécutoires par le préfet de la Seine contre le sieur Courpon, contre le sieur Benier et contre les époux Chardin;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 18 juillet 1837;

En ce qui concerne les frais d'établissement du pavage et de l'égout des rues Pauquet et des Bassins :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et qu'il n'est pas contesté par la ville de Paris que les propriétaires riverains avaient exécuté divers travaux dans ces rues qui étaient depuis longtemps ouvertes à la circulation publique; que, suivant acte extrajudiciaire du 14 novembre 1860, plusieurs propriétaires avaient mis la ville en demeure de constater contradictoirement avec eux l'état desdits travaux; que, sans faire procéder à cette constatation préalable, la ville a fait opérer l'enlèvement des ouvrages dont il s'agit, pour raccorder le sol desdites rues avec celui d'autres voies nouvellement ouvertes; que, dans ces circonstances, elle ne peut être admise aujourd'hui à prétendre que ces ouvrages ne remplissaient

pas les conditions déterminées par l'ordonnance précitée du 18 mars 1836, qui a autorisé le sieur Dumoustier et autres à ouvrir les rues dont il s'agit; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que le sieur Courpon et que le sieur Bernier et les époux Chardin n'étaient pas tenus de lui rembourser les sommes qu'elle a dépensées, sur lesdites voies, au devant des immeubles leur appartenant;

En ce qui concerne les frais de construction d'un égout dans l'avenue d'Iéna et dans la rue Dumont Durville, dont le remboursement est réclamé du sieur Bénier et des époux Chardin :

Considérant que, des termes mêmes de l'état des sommes à réclamer de ce chef, qualifié rôle de recouvrement et dont un extrait est produit devant nous, il résulte que le préfet en rendant exécutoire ledit état, a entendu agir en vertu, non de l'article 44, mais de l'article 63 de la loi du 18 juillet 1837; que la ville fondait uniquement sa demande sur les clauses d'un acte par lequel elle avait vendu une parcelle de terrain joignant les deux voies dont il s'agit à la dame Noulabade, aux droits de laquelle sont aujourd'hui le sieur Bénier et les époux Chardin; qu'ainsi il n'appartenait qu'aux tribunaux de statuer sur leur opposition et que c'est à tort que le conseil de préfecture ne s'est pas déclaré incompétent pour en connaître;

Art. 1er Est annulée, pour incompétence, la disposition de l'arrêté du 30 juillet 1867, par laquelle le conseil de préfecture de la Seine a statué sur l'opposition du sieur Bénier et des époux Chardin au recouvrement des sommes qui leur étaient réclamées pour frais de construction d'un égout dans l'avenue d'Iéna et dans la rue Dumont-Durville.

2. Le surplus des conclusions de la ville de Paris est rejeté.

3. La ville de Paris est condamnée aux dépens envers la dame veuve Courpon.

4. Les dépens sont compensés entre la ville de Paris et le sieur Bénier et les époux Chardin.

(N° 3221)

[8 mai 1869.]

Chemins vicinaux de grande communication.—Effet légal du classement par le conseil général.—(Sieur Lainé.)—*Lorsqu'un recours,*

formé pour excès de pouvoirs contre une délibération du conseil général, est fondé sur ce que cette délibération, en prononçant le classement et en déterminant la direction d'un chemin vicinal de grande communication, aurait eu pour effet d'incorporer au chemin des terrains qui sont la propriété du réclamant, sans qu'il y ait eu ni cession amiable, ni expropriation selon les formes prescrites, ce recours est non recevable par le motif que la délibération attaquée n'a eu ni pour but, ni pour effet d'attribuer aux communes intéressées la propriété des terrains compris dans le tracé du chemin.

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Lainé, tendant à ce qu'il nous plaise: 1° annuler, pour excès de pouvoirs, une délibération, en date du 27 août 1862, par laquelle le conseil général du département de Seine-et-Marne a classé, comme chemin vicinal de grande communication, le prolongement du chemin n° 41, de la route départementale n° 5, au village de Saint-Mard, attendu que le tracé de ce chemin comprend une avenue et des terrains lui appartenant et dont il n'a été dépossédé ni par voie de cession amiable, ni par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique; 2° condamner le département de Seine-et-Marne à lui rembourser les frais de timbre et d'enregistrement de son pourvoi;

Vu les observations présentées par notre ministre de l'intérieur;

Vu les conclusions additionnelles présentées pour le sieur Lainé et par lesquelles le requérant, modifiant ses premières conclusions, *se borne à nous demander de lui donner acte* de ce que ladite délibération du conseil général n'a pas porté atteinte à son droit de propriété, et de ce qu'il a conservé le droit de fermer son avenue;

Vu la loi du 21 mai 1836 (notamment l'art. 7);

Vu la loi des 7-14 octobre 1790;

Considérant que le recours pour excès de pouvoirs formé par le sieur Lainé, est fondé sur ce que la délibération, en date du 27 août 1862, par laquelle le conseil général du département de Seine-et-Marne a classé comme chemin vicinal de grande communication, le prolongement du chemin de grande communication n° 41, de la route départementale n° 5, au village de Saint-Mard, et en a déterminé la direction, aurait eu pour effet d'incorporer audit chemin des terrains qui sont sa propriété, sans qu'il en ait fait cession amiable ou qu'il en ait été dépossédé selon les formes prescrites par les lois sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Considérant que la délibération attaquée n'a eu ni pour but, ni pour effet d'attribuer aux communes intéressées la propriété des terrains compris dans le tracé dudit chemin; que, dès lors, le recours formé par le sieur Lainé, en vertu de la loi des 7-14 octobre 1790, est non recevable;

Art. 1er. La requête du sieur Lainé est rejetée.

(N° 3222)

[12 mai 1869.]

Petite voirie. — Plan d'alignement. — Pouvoirs des conseils municipaux et des préfets. — (Commune de Seignelay.) — *Le préfet excède ses pouvoirs, en approuvant le plan d'alignement d'une rue communale, dressé par les agents-voyers, mais repoussé par le conseil municipal.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour la commune de Seignelay, représentée par le sieur Poursin, membre du conseil municipal, du 20 mai 1868, et, en tant que besoin, pour huit conseillers municipaux et dix-neuf autres propriétaires de la commune, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 22 juillet 1867, par lequel le préfet de l'Yonne a adopté un plan d'alignement pour la rue du Château;

Attendu, en la forme, que ledit arrêté n'a pas été précédé d'une enquête régulière; qu'en effet, les fonctions de commissaire enquêteur ont été remplies par le maire personnellement intéressé aux alignements proposés; attendu, au fond, que le préfet ne pouvait, sans excéder ses pouvoirs, adopter un plan d'alignement repoussé par le conseil municipal, contraire à l'intérêt général, et ayant pour effet de transférer aux riverains la propriété d'une partie de la voie communale;

Annuler en même temps la décision du 26 février 1868, par laquelle le ministre de l'intérieur a confirmé ledit arrêté;

Vu un extrait de l'arrêté du 9 avril 1866, par lequel le préfet de l'Yonne a adopté le plan général des alignements de la commune de Seignelay, sous la réserve des alignements de la rue du Château;

Vu le procès-verbal de l'enquête à laquelle il a été procédé, du

22 avril au 11 mai 1867, sur un plan d'alignement de la rue du Château présenté par le maire, ensemble les protestations écrites annexées audit procès-verbal;

Vu la délibération du 24 mai 1867, par laquelle le conseil municipal a refusé d'accepter ledit projet;

Vu l'arrêté du 22 juillet 1867, par lequel le préfet a fixé les alignements de la rue du Château, conformément au plan proposé par le maire;

Vu le recours formé par le conseil municipal devant le ministre de l'intérieur pour obtenir l'annulation dudit arrêté;

Vu la décision du 26 février 1868, par laquelle le ministre de l'intérieur a rejeté ledit recours;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, tendant au rejet du recours;

Vu de nouvelles observations du ministre de l'intérieur, ensemble la délibération du 8 mai 1868 transmise par ledit ministre, par laquelle le conseil municipal a approuvé les comptes de l'exercice 1867, sans faire de réserves sur l'inscription au chapitre des recettes extraordinaires, d'une somme de 471 francs payée par le sieur Bias, pour prix du terrain à lui cédé en vertu dudit arrêté;

Vu un mémoire en intervention présenté pour le sieur Bias, tendant à ce qu'il nous plaise: recevoir son intervention; ce faisant, attendu que le conseil municipal, par la délibération précitée approbative des comptes de l'exercice, a renoncé au droit d'attaquer l'arrêté susvisé du préfet de l'Yonne, en ce qui touche le rétrécissement de la rue du Château au droit de la propriété du sieur Bias; rejeter le recours de la commune de Seignelay;

Vu la loi du 16 septembre 1807, article 52, la loi du 18 juillet 1837, articles 19 et 20, le décret du 25 mars 1852;

Sur la recevabilité de l'intervention:

Considérant que le sieur Bias est intéressé à soutenir la validité de l'arrêté à la suite duquel il a été mis en possession d'une partie du sol de la rue du Château; que, dès lors, son intervention est recevable;

Sur la fin de non recevoir opposée au recours de la commune par le sieur Bias et tirée de ce que le conseil municipal de Seignelay, en approuvant les comptes de l'exercice 1867, n'a pas fait de réserves sur l'inscription au chapitre des recettes extraordinaires d'une somme de 471 francs payée par le sieur Bias pour prix du terrain à lui cédé:

Considérant que le conseil municipal de Seignelay, dans la séance même du 8 mai 1868, immédiatement après avoir approuvé les

comptes de l'exercice 1867, a mis en discussion une proposition tendant à nous déférer, en notre conseil d'État, l'arrêté préfectoral fixant le plan d'alignement de la rue du Château, ensemble la décision confirmative du ministre de l'intérieur, et qu'il a adopté cette proposition dans la séance du 10 mai; que, dans ces circonstances, le sieur Bias n'est pas fondé à soutenir que le conseil municipal de Seignelay a renoncé au droit de se pourvoir devant nous contre ledit arrêté et ladite décision;

Au fond, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens présentés par la commune :

Considérant qu'aux termes de l'article 19 de la loi du 18 juillet 1837, il appartient aux conseils municipaux de délibérer sur les plans d'alignement de voirie municipale; que, si les préfets peuvent approuver ou refuser d'approuver lesdits plans, ils ne peuvent rendre exécutoires des alignements qui n'ont pas été adoptés par les conseils municipaux; que, dès lors, le préfet de l'Yonne n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, approuver un plan d'alignement de la rue du Château dressé par les agents voyers, mais repoussé par le conseil municipal de la commune de Seignelay et que c'est à tort que le ministre de l'intérieur a refusé d'annuler ledit arrêté;

Art. 1er. L'intervention du sieur Bias est admise.

2. L'arrêté du 22 juillet 1867, par lequel le préfet de l'Yonne a approuvé un plan d'alignement pour la rue du Château dans la commune de Seignelay, et la décision du 20 février 1868, par laquelle le ministre de l'intérieur a rejeté le recours formé devant lui contre cet arrêté sont annulés.

(N° 3223)

[12 mai 1869.]

Voirie urbaine. — Rues de Paris. — Frais de viabilité. — Compagnie concessionnaire. — (Sieur Watel contre la ville de Paris.) — *Un arrêté préfectoral, autorisant la compagnie concessionnaire du percement d'un boulevard à percevoir directement les frais de viabilité dus par les riverains, ne fait pas obstacle à ce que le requérant discute, s'il s'y croit fondé, devant telle autorité que de droit, le montant des frais qui lui sont réclamés.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Watel, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler, avec telles conséquences que de droit, un arrêté du sénateur, préfet du département de la Seine, en date du 23 novembre 1867, par les motifs que cet arrêté, qui approuve un état des frais de viabilité et autres, relatifs à la construction du boulevard de Magenta, et autorise la société Berlencourt, concessionnaire des travaux d'ouverture de ce boulevard et substituée aux droits de la ville de Paris, à recouvrer sur l'exposant une somme de 15 724f.28, représentant sa part dans la dépense des travaux exécutés au devant de sa propriété, est entaché d'excès de pouvoirs; qu'en effet, si la somme réclamée à l'exposant est une taxe de viabilité, il n'appartenait pas au préfet de la Seine de déléguer à un tiers le droit de la recouvrer, puisque la perception n'en peut être faite que par les agents à ce préposés; que si cette somme est due en vertu d'un contrat, le préfet de la Seine ne pouvait également, sans excéder ses pouvoirs, créer aux mains de la société Berlencourt un titre exécutoire, autorisant une poursuite en payement;

Vu les observations en défense, par lesquelles la ville de Paris conclut au rejet du pourvoi ci-dessus visé, attendu que l'arrêté attaqué n'est qu'un simple visa, apposé à la suite de l'état dressé par les ingénieurs, pour en garantir l'authenticité, et n'a pour but que de confirmer la clause par laquelle la ville subroge les concessionnaires dans l'exercice de ses droits, et de permettre à ceux-ci de justifier, au besoin, qu'en payant entre leurs mains, les propriétaires seront à l'abri de toute réclamation de la part de l'administration elle-même, pour les frais à leur charge, en vertu de l'usage;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur;

Vu les observations en réplique, par lesquelles le sieur Watel déclare persister dans ses précédentes conclusions, ou, tout au moins, nous demande de décider que l'arrêté attaqué n'est pas opposable à l'exposant, et ne peut nuire, en quoi que ce soit, à ses droits devant la justice civile;

Vu l'extrait des conditions imposées aux acquéreurs, des terrains en bordure du boulevard de Magenta et voies annexes, appartenant aux sieurs Berlencourt et compagnie;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790; vu la loi du 11 frimaire an VII, et l'avis du conseil d'État approuvé le 25 mars 1807, inséré au *Bulletin des lois*; vu la loi du 18 juillet 1837, article 63;

Considérant que, par son arrêté, en date du 23 novembre 1867, le préfet du département de la Seine ne délègue pas aux sieurs

Berlencourt et compagnie le droit de recouvrer sur les riverains du boulevard Magenta, les frais de viabilité et autres, dénommés audit arrêté, dans les formes établies par l'article 63 de la loi, ci-dessus visée, du 18 juillet 1837; qu'il résulte de l'instruction que cet arrêté, qui n'est pas revêtu de la formule exécutoire, n'a que la valeur d'un visa, apposé à la suite de l'état, dressé par les ingénieurs de la ville de Paris, et a seulement pour but de permettre à la société Berlencourt de justifier du montant de son obligation, au regard de la ville de Paris qui lui avait cédé les terrains situés le long du boulevard Magenta, et de prouver qu'en payant entre ses mains, les propriétaires, auxquels elle a elle-même vendu lesdits terrains, seront à l'abri de toute réclamation, de la part de l'administration, pour les frais qui sont à la charge des riverains;

Considérant que cet arrêté ne fait pas obstacle à ce que le sieur Watel discute, s'il s'y croit fondé, devant telle autorité que de droit, le montant des frais qui lui sont réclamés; que de ce qui précède, il résulte que l'exposant n'est pas fondé à nous demander l'annulation dudit arrêté, comme entaché d'excès de pouvoirs;

Art. 1er. La requête du sieur Watel est rejetée.

(N° 3224)

[12 mai 1869.]

Ouvrier blessé. — Indemnité. — Compétence. — Blessures. — Conflit négatif. — (Sieur Gillens.) — *Le conseil de préfecture est incompétent pour statuer sur la demande en dommages-intérêts formée par un ouvrier contre les communes intéressées à la construction d'un chemin d'intérêt commun, à raison des blessures qu'il a reçues par suite de l'explosion d'une mine, survenue dans le cours des travaux, et imputable à la négligence d'un contre-maître, sous les ordres duquel cet ouvrier travaillait pour le compte de l'administration. — Un tel préjudice n'est pas de la nature des torts et dommages dont l'appréciation est réservée à l'autorité administrative par l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII* (*).

(*) La compétence en matière de dommages causés aux personnes par l'exécution des travaux publics a donné lieu à d'assez grandes variations dans la

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Gillens, ancien ouvrier terrassier, contre un arrêté du 14 décembre 1866, par lequel le conseil de préfecture de l'Aisne s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande d'indemnité qu'il avait formée à raison de ce qu'il aurait complétement perdu la vue, par suite de l'explosion d'une mine survenue le 22 février 1864, dans le cours des travaux de construction du chemin d'intérêt commun, n° 75, de Château-Thierry à Montmirail, que l'administration exécutait en régie, et auxquels le sieur Gillens était employé sous les ordres du sieur Legendre, tâcheron;

Ladite requête tendant à ce qu'il nous plaise : dire que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a méconnu la compétence qu'il tenait de l'article 4, § 3 de la loi du 28 pluviôse an VIII; en conséquence, annuler cet arrêté, et, statuant au fond, par voie d'évocation, dire que l'accident dont le requérant a été victime, a eu pour cause la négligence du sieur Legendre, et que ledit sieur

---

jurisprudence. Un arrêt du tribunal des conflits en date du 25 avril 1851 (Rougier, 3e série, I, 177) attribuait ces questions à la juridiction administrative. Le conseil d'État a jugé dans ce sens par arrêts des 11 mai 1854 (Rougier, IV, 592); 29 mars 1855 (chemin d'Avignon, V, 438); 13 décembre 1855 (compagnie de Lyon, VI, 145); 19 juin 1856 (Tonnelier, VII, 25); 4 avril 1861 (Ayme, 4e série, I, 387). — A ce moment, la jurisprudence se modifie et admet la compétence des tribunaux ordinaires pour connaître des obligations de l'entrepreneur envers son ouvrier blessé : 11 décembre 1856 (Moiroux, VII, 202); 4 février 1858 (Maugeant, VIII, 371); 9 décembre 1858 (Parent, IX, 274); 16 août 1860 (Passemar, X. 882); 23 juillet 1868 (Nachon, 4e série, VIII, 1330). — Cette même compétence est reconnue pour les dommages causés, non aux ouvriers, mais aux particuliers : 22 novembre 1863 (Boisseau, 4e série, IV, 1). — Enfin le conseil d'État a également renvoyé aux tribunaux ordinaires la connaissance des actions qui sont dirigées contre les communes et les départements pour cause de dommages aux personnes : 15 décembre 1865 (veuve Buchi, VI, 558); 13 décembre 1866 (Auroux, VIII, 280); 15 avril 1868 (ville de Paris, IX, 157). — Mais la jurisprudence du conseil d'État retient pour la juridiction administrative les actions intentées directement contre l'État par les ouvriers ou les tiers : 9 décembre 1858 (Breuil, 3e série, IX 277); 16 août 1860 (Passemar, X, 882); 11 août 1861 (Reine, 4e série, II, 138). — Dans ce dernier cas, la réclamation doit être d'abord soumise au ministre, puis, en cas de refus, portée devant le conseil d'État qui en connaît, non en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII, mais par suite du principe qui refuse aux tribunaux civils le droit de reconnaître une créance contre l'État, à moins qu'ils n'y soient expressément autorisés par une disposition de loi.

Voir sur cette jurisprudence les observations présentées par MM. les commissaires du gouvernement Faré et Aucoc dans les espèces des 22 novembre 1863 et 15 avril 1868 (4e série, IV, 1 et IX, 157).

Legendre, n'étant qu'un contre-maître, agissant sous la direction de l'administration, celle-ci est civilement responsable de la négligence de son agent, en vertu de l'article 1384 du code Napoléon; en conséquence, décider, conformément aux conclusions présentées par le sieur Gillens devant le conseil de préfecture, que le sieur Legendre et l'administration qui a fait exécuter les travaux précités, seront tenus de lui payer, à titre d'indemnité avec les intérêts tels que de droit : 1° une somme de 1 500 francs une fois payée; 2° une pension annuelle et viagère de 1 000 francs payable par trimestre et par avance, à compter du jour de l'accident; et condamner les défendeurs aux dépens;

Subsidiairement, et pour le cas où nous estimerions que c'est avec raison que, par son arrêté du 14 décembre 1866, le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande du sieur Gillens, vider le conflit négatif qui résulterait de cet arrêté et d'un jugement du 17 novembre 1864, par lequel le tribunal civil de Château-Thierry se serait déclaré également incompétent pour connaître de la même demande, et déterminer la juridiction compétente pour en connaître;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu le jugement du 14 décembre 1866, par lequel, sur la demande d'indemnité formée par le sieur Gillens contre le sieur Legendre et contre le préfet de l'Aisne, comme représentant les communes intéressées aux travaux de construction du chemin d'intérêt commun n° 75, à raison des blessures qu'il aurait reçues dans l'exécution de ces travaux; le tribunal civil de Château Thierry a : 1° décidé que le sieur Legendre, étant un simple ouvrier contre-maître, employé par l'administration, avait été à tort actionné par le sieur Gillens, à raison de l'accident dont celui-ci avait été victime; 2° déclaré son incompétence pour statuer sur l'action du sieur Gillens en tant qu'elle était intentée contre l'administration;

Vu la loi des 16-24 août 1790, sur l'organisation judiciaire, et celle des 7-14 septembre 1790 additionnelle à la première;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Considérant, d'une part, que la demande du sieur Gillens a pour objet de faire condamner le sieur Legendre et les communes intéressées aux travaux de construction du chemin d'intérêt commun, n° 75, de Château-Thierry à Montmirail, à lui payer des dommages-intérêts à raison des blessures qu'il a reçues par suite de l'explosion d'une mine survenue dans le cours de ces travaux, et qui serait imputable à la négligence du sieur Legendre sous les ordres duquel il travaillait comme ouvrier; que le préjudice dont

le sieur Gillens poursuit la réparation n'est pas de la nature des torts et dommages dont l'application est réservée à l'autorité administrative par l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; que, dès lors, c'est avec raison que, par son arrêté du 14 décembre 1866, le conseil de préfecture de l'Aisne s'est déclaré incompétent pour statuer sur ladite demande;

Considérant, d'autre part, que, par le jugement ci-dessus visé du 17 novembre 1864, le tribunal de Château-Thierry s'est déclaré également incompétent pour prononcer sur la même demande en tant qu'elle était dirigée contre l'administration; que, dudit jugement et de l'arrêté précité du conseil de préfecture résulte un conflit négatif dont le sieur Gillens est fondé à nous demander le règlement;

Art. 1er. Le jugement du tribunal civil de Château-Thierry, du 17 novembre 1864, est considéré comme non avenu dans la disposition par laquelle il a déclaré l'incompétence dudit tribunal pour statuer sur la demande du sieur Gillens en tant que cette demande était dirigée contre l'administration.

2. Le surplus des conclusions du sieur Gillens est rejeté.

(N° 3225)

[12 mai 1869.]

Travaux communaux. — Architecte. — Matériaux défectueux. — Vices du plan. — Responsabilité. — (Sieur Maurice contre la commune de la Haye-Descartes) — *Un architecte est directement responsable des vices de construction d'un édifice communal, lorsqu'ils ont eu pour causes les vices du plan ou l'emploi, fait sous sa direction, de matériaux défectueux.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Maurice, architecte, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler deux arrêtés des 9 juillet et 6 septembre 1867, par lesquels le conseil de préfecture d'Indre-et-Loire a condamné le sieur Maurice à supporter la dépense de travaux de réfection à raison de malfaçons ou vices du plan dont il l'a déclaré directement responsable dans la construction d'un édifice communal à la Haye-Descartes, et a chargé le sieur Aubert,

architecte à Tours, de la surveillance et de la réception de ces travaux, consistant 1° au rez-de-chaussée, à remplacer le linteau de la grande baie par un linteau en bois neuf, sauf à la commune à tenir compte au requérant de la différence entre le bois neuf et le bois vieux; 2° au premier étage, à refaire solidement le solivage et le plafond de la grande salle de la mairie de façon à faire disparaître la flexion existante; 3° à la façade, à placer une chaîne en fer pour résister à la poussée des voûtes et remplacer les pierres cassées;

Attendu qu'aucune faute dans la surveillance ni aucun vice dans le plan ne peut être reproché au requérant, qu'en tout cas et subsidiairement, il ne pouvait être déclaré principalement et directement responsable des malfaçons de l'entrepreneur; que, dès lors, c'est à tort que l'arrêté attaqué a mis en entier la dépense de ces réfections à sa charge;

Vu le mémoire en défense présenté pour la commune de la Haye-Descartes, tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation du requérant en tous les dépens, y compris ceux faits devant le conseil de préfecture et les frais de l'expertise, par le motif qu'il a été établi par le rapport des experts que les malfaçons que le sieur Maurice a été condamné à réparer provenaient de vices du plan ou de défaut de surveillance; que, dès lors, c'est avec raison que par l'arrêté attaqué il en a été déclaré directement responsable;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des experts susvisé et de la nouvelle vérification par eux faite, à la demande du conseil général des bâtiments civils, que les vices de construction de l'édifice communal de la Haye-Descartes que le requérant a été condamné à réparer, ont eu pour cause l'emploi fait, sous sa direction, de matériaux défectueux ou des vices du plan et des dimensions par lui données; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture l'en a déclaré directement responsable;

Sur les conclusions de la commune de la Haye-Descartes, tendant à ce que le sieur Maurice soit condamné à tous les dépens y compris ceux faits devant le conseil de préfecture et les frais de l'expertise :

Considérant que la commune ne justifie pas que les frais de l'expertise et les dépens faits devant le conseil de préfecture n'aient pas été équitablement répartis par l'arrêté attaqué entre les trois parties en cause, mais que de ce qui précède il résulte qu'il y a

lieu de mettre à la charge du sieur Maurice les dépens faits devant nous ;

Art. 1er. La requête du sieur Maurice est rejetée.

2. Le sieur Maurice est condamné aux dépens.

(N° 3226)

[12 mai 1869.]

Voirie urbaine. — Rues de Paris. — Reculement. — Réparation du mur pignon. — Réclamation. — Silence du ministre. — (Dame Clément contre la ville de Paris.) — *Après le reculement d'une maison, si le mur de face de la maison voisine en saillie sur les alignements est en bon état et si les réparations au mur pignon mis à découvert peuvent s'effectuer sans que le mur de face en soit reconforté, l'autorisation doit être accordée.—Est recevable devant le conseil d'État un recours formé plus de quatre mois après la réception au ministère de l'intérieur de la réclamation contre l'arrêté préfectoral, sans que le ministre ait pris de décision dans ce délai.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour la dame Clément, propriétaire d'une maison sise à Paris, rue des Fossés-Saint-Marcel, n° 39, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler, pour excès de pouvoir, un arrêté, en date du 27 février 1867, par lequel le préfet du département de la Seine a refusé de lui accorder l'autorisation de réparer le mur mitoyen de sa maison, joignant le mur de face dans la partie laissée à découvert par la mise à l'alignement de la maison voisine et située sur la portion retranchable de sa propriété, ensemble la décision du ministre de l'intérieur confirmative de l'arrêté préfectoral, résultant du silence gardé par ledit ministre pendant plus de quatre mois à dater de la réception du recours de la dame Clément au ministre de l'intérieur ;

Ce faisant, lui accorder l'autorisation par elle demandée, attendu que la réparation par elle projetée n'aura pas pour effet de consolider le mur de face qui est en très-bon état, attendu, d'ailleurs, que cette réparation est nécessitée par les détériorations qu'ont faites au mur des travaux de nivellement exécutés par la ville de

Paris, attendu, enfin, que le conseil d'État a décidé plusieurs fois que le propriétaire devait être autorisé à substituer à la partie détruite du mur mitoyen, même dans la portion retranchable, un mur de clôture non confortatif du mur de face;

Vu le récépissé, en date du 18 septembre 1867, du recours adressé par la dame Clément à notre ministre de l'intérieur;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur et tendant au rejet du pourvoi, par le motif qu'une clause d'un acte de vente nationale oblige la requérante à livrer gratuitement la portion de terrains nécessaire à l'exécution des alignements jugés utiles au fur et à mesure des reconstructions, quelle que soit la cause de ces reconstructions;

Vu le mémoire en réplique présenté par la dame Clément, par lequel elle persiste dans les conclusions de son recours, attendu que la clause de l'acte de vente nationale invoquée par le ministre de l'intérieur ne se réfère pas au cas d'alignement et ne s'applique même pas à sa maison;

Vu l'extrait d'un procès-verbal dressé au bureau du domaine national du département de la Seine le 23 fructidor an IV et contenant vente par le domaine national au sieur Jacques Mouroux d'une petite maison et dépendance rue des Fossés Saint-Marcel, n° 43, extrait ainsi conçu : Charges, clauses et conditions particulières. « Le citoyen Mouroux ne pourra, dans aucun cas, ni sous « aucun prétexte, refuser de donner, sans pouvoir répéter aucune « indemnité contre la République, le terrain qui pourra être « exigé par la suite pour le percement de la rue projetée pour « former la perpendiculaire de la méridienne de Paris, d'après le « nouveau plan d'assainissement et d'embellissement de cette « commune; »

Vu l'arrêt du conseil du 27 février 1765; la loi des 17-22 juillet 1791; la loi des 6, 7, 11 septembre 1790; la loi des 7-14 octobre 1790; le décret du 26 mars 1852 sur les rues de Paris; le décret du 2 novembre 1864;

Considérant que la dame Clément s'est pourvue devant notre ministre de l'intérieur contre un arrêté, en date du 27 février 1867, par lequel le préfet du département de la Seine a refusé de lui accorder l'autorisation de reconstruire le mur mitoyen de sa maison, joignant le mur de face dans la partie laissée à découvert par la mise à l'alignement de la maison voisine et située sur la portion retranchable de sa propriété; qu'il n'est intervenu aucune décision dans le délai de quatre mois à dater de la réception de la réclamation de la dame Clément au ministre de l'intérieur; que,

dès lors, aux termes de l'article 7 de notre décret du 2 novembre 1864 ci-dessus visé, elle peut considérer sa réclamation comme rejetée et, par suite, qu'elle est recevable à se pourvoir devant nous, en notre conseil d'État;

Au fond :

Considérant que la clause de l'acte de vente nationale précitée, invoquée par notre ministre de l'intérieur, en admettant qu'elle s'applique à la maison de la dame Clément, se réfère à un cas spécial qui n'est pas celui de l'espèce;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le mur de face de la maison de la requérante est en bon état; que les réparations qu'elle demandait l'autorisation d'effectuer au mur latéral dégradé peuvent avoir lieu sans que ledit mur de face en soit réconforté; que, dès lors, l'autorisation demandée devait être accordée;

Art. 1er. L'arrêté du préfet du département de la Seine, en date du 27 février 1867, est annulé.

2. La dame Clément est autorisée à réparer le mur latéral dégradé de sa maison à la condition que le mur de face n'en soit pas réconforté.

(N° 3227)

[4 août 1869.]

Chemin de fer d'embranchement de la mine de houille de Marles au chemin de fer des houillères du Pas-de-Calais.

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu nos décrets, en date des 28 avril 1860 et 25 juin 1864, portant concession à la société des mines de Marles d'embranchements destinés à relier les fosses nos 1, 2 et 3 desdites mines au chemin de fer des houillères du Pas-de-Calais; ensemble le cahier des charges annexé au décret susvisé du 28 avril 1860;

Vu la demande et l'avant-projet présentés par la même société pour l'établissement d'un embranchement destiné à relier entre elles les fosses nos 3 et 4 de ses exploitations;

Vu le dossier de l'enquête ouverte sur cet avant-projet dans le département du Pas-de-Calais, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 22 septembre 1868;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue avec les officiers du génie, et notamment l'adhésion donnée, le 4 novembre 1868, à l'exécution des travaux par le colonel directeur des fortifications à Arras, conformément à l'article 18 du décret du 16 août 1853;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 14 décembre 1868;

Vu le cahier des charges arrêté par notre ministre des travaux publics le 4 août 1869;

Vu le certificat constatant le versement, à la caisse des dépôts et consignations, d'une somme de 5 000 francs à titre de cautionnement;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4);

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier entre elles les fosses nos 3 et 4 des mines de houille de Marles.

2. La société des mines de Marles est autorisée à établir ledit embranchement aux conditions du cahier des charges ci-annexé, lequel sera également applicable aux embranchements concédés par les décrets des 28 avril 1860 et 25 juin 1864;

3. L'embranchement concédé pourra, quant à présent, être exclusivement affecté aux transports des produits des mines de Marles, et la société jouira du bénéfice des dispositions de l'article 62 du cahier des charges de la compagnie du Nord.

Le gouvernement se réserve la faculté d'exiger, dès que la nécessité en sera reconnue après enquête, l'établissement soit d'un service public de marchandises, soit d'un service de voyageurs et de marchandises, et, dans ce cas, les dispositions du titre IV et les articles 54, 55, 56 et 57 du titre V du cahier des charges susvisé recevront leur application.

4. Les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

5. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

2° CAHIER DES CHARGES.

TITRE I[er].

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1[er]. Un premier embranchement concédé de la fosse n° 2, dite Saint-Émile, descendra dans la vallée de la Clarenne, traversera cette rivière entre les villages de Lozinghem et de la Pugnoy, et, longeant ensuite la rive droite de la rivière, aboutira à la ligne principale des houillères du Pas-de-Calais, près de la station de Chocques, en un point qui sera déterminé par l'administration, la compagnie du Nord entendue.

Un second embranchement réunira la fosse n° 3, dite Saint-Firmin, à la fosse n° 2 précitée.

Un troisième embranchement partira de la fosse n° 4 et viendra se raccorder avec l'embranchement précédent au point où celui-ci coupe le chemin de Lozinghem.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois, à partir du décret de concession, et terminés dans un délai de dix-huit mois, à partir de la même date, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai le chemin de fer soit en exploitation dans toute son étendue.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit : l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison; au-dessous de ce profil on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en laissant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis, et les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés pour une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m.44 à 1m.45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0m.50 de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 200 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m.020 par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la distribution de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 0m.01 par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route departementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef à partir du sol de la route sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de 4m.30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 4m.50. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m.80.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4m.50 au moins.

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4m.50, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m.80 au moins.

13. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45°.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 0m.03 par mètre pour les routes impériales ou départementales, et 0m.05 pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8m,00 de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies et 4m,50 sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4m,50 de largeur entre les pieds droits au niveau des rails et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m.80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

L'administration fixera le poids des rails, sur la proposition de la compagnie.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration sur la proposition de la compagnie.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine seront à la charge de la compagnie.

25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières

ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

26. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

27. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché général pour l'ensemble du chemin de fer, soit à forfait, soit sur série de prix, est dans tous les cas formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés; ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

31. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux ;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entrainera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf années. Elle commencera à courir à partir de l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 ci-dessus.

36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Néanmoins la compagnie aura le droit de faire transporter ses produits sur le chemin, en acquittant seulement les frais de transport et sans supporter le droit de péage.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dé-

pendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

37. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 5 000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

39. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des char-

ges et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

40. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV (*).

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

(*) Voir l'article 53.

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0.067	0.033	0.10
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0.050	0.025	0.075
Voyageurs. — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0.037	0.018	0.055
Enfants... — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portes sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte, toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inferieure à 0f.30.)	0.010	0.005	0.015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs.	0.025	0.015	0.04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0.01	0.01	0.02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doubles.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0.20	0.16	0.36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes.	0.09	0.07	0.16
2e classe. — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit *de corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitume, cotons, laines, vins, vinaigre, boissons, bières, levûre sèche, coke, fers, cuivres, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fonte moulée.	0.08	0.06	0.14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que les minerais de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises.	0.06	0.04	0.10

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
	fr.	fr.	fr.
4e classe. — Houille, marne, cendres, fumiers, engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables. — Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.	0.05	0.03	0.08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs.	0.03	0.02	0.05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0.025	0.015	0.04
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0.09	0.06	0.15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0.12	0.08	0.20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1.80	1.20	3.00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2.25	1.50	3.75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0.90	0.60	1.50
Tender de plus de 10 tonnes.	1.35	0.90	2.25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0.15	0.10	0.25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .	0.18	0.14	0.32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.	0.12	0.08	0.20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0.08	0.06	0.14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0.36	0.28	0.64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0.18	0.12	0.30
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express, dans une voiture spéciale, sera soumis au tarif de.	0.60	0.40	1.00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ses transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f.40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur d'Arras à 20 francs ou au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f.07 par tonne et par kilomètre.

43. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera sur la proposition de la compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la com-

pagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

46. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3 000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3 000 à 5 000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5 000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5 000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs.

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'arts et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

48. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après

un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

49. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

50. La compagnie sera tenue de mettre les marchandises à la disposition du destinataire dans les vingt-quatre heures qui suivront leur enregistrement à la gare de départ.

L'administration supérieure déterminera par des règlements spéciaux les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

52. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le chemin de fer.

53. Les dispositions du présent titre ne seront appliquées, en ce qui concerne soit le transport des marchandises, soit le transport des voyageurs, que dans le cas où le gouvernement aurait exigé de la compagnie, conformément au § 2 de l'article 2 du décret de concession, l'établissement d'un service public de marchandises ou de voyageurs.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour les trois quarts de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

55. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

56. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois

ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

57. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires, par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

58. Les dispositions des articles 54, 55, 56 et 57 ci-dessus ne seront applicables que dans le cas où le gouvernement exigerait de la compagnie, conformément au § 3 de l'article 2 du décret de concession, l'établissement d'un service public de voyageurs.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

59. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

60. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

61. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100 ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

62. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, de-

manderait un embranchement; à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifiations qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé et l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou partie leurs transports.

63. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

64. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

65. Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

66. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du trésor public une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée en exécution de l'article 57 ci dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

67. Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, le concessionnaire déposera au trésor public une somme de 5000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à

l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

68. La compagnie devra faire élection de domicile à Arras.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Pas-de-Calais.

69. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Pas-de-Calais, sauf recours au conseil d'État.

70. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe de 1 franc.

Le ministre des travaux publics,
Signé E. Gressier.

(N° 3228)

[7 août 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Prolongement de la route départementale de la Seine n° 14, entre les routes départementales n°s 7 et 33, dans la direction de Colombes.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de prolongement de la route départementale de la Seine n° 14 entre les routes départementales n°s 7 et 33, dans la direction de Colombes, suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

La route départementale n° 14 ainsi prolongée prendra la dénomination de *Route de Paris à Argenteuil par Clichy-la-Garenne*.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3229)

[7 août 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la route départementale des Basses-Pyrénées n° 6, de Pau à Auch.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale des Basses-Pyrénées n° 6, de Pau à Auch, dans la côte de Riumoulès, au territoire de Simacourbe, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3230)

[7 août 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification des côtes de Vexaincourt, route départementale des Vosges n° 16, de Strasbourg à Rambervillers.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification des côtes de Vexaincourt, route départementale des Vosges n° 16, de Strasbourg à Rambervillers, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se

conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3231)

[7 août 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Construction de deux ponts destinés à améliorer le débouché de la rivière d'Indre, à Cormery (Indre-et-Loire).

1° Il sera procédé, suivant les dispositions du projet des ingénieurs, à l'exécution de divers travaux, notamment à la construction sur l'Indre, à Cormery (Indre-et-Loire), route impériale n° 143, de Clermont à Tours, de deux ponts destinés à l'amélioration du débouché de ladite rivière.

Les travaux dont il s'agit sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 104000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la construction des grands ponts par le budget extraordinaire du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3232)

[11 août 1869.]

Approbation de travaux. — Amélioration de la Meuse entre Verdun et Sedan, dans les départements de la Meuse et des Ardennes.

Il sera procédé par l'État à l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration de la Meuse entre Verdun et Sedan, dans les départements de la Meuse et des Ardennes, conformément aux dispositions générales de plans qui resteront annexés au présent décret.

(N° 3233)

[21 août 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Établissement d'un canal d'irrigation sur les territoires des communes de Gréoux (Basses-Alpes) et de Vinon (Var).

Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour établir un canal destiné à arroser, au moyen des eaux dérivées du Colostre, une partie du territoire des communes de Gréoux (Basses-Alpes) et de Vinon (Var), et sont concédés à perpétuité, l'établissement et l'exploitation dudit canal à l'association établie sous la dénomination d'*Association syndicale du canal de Pontoise.*

(N° 3234)

[21 août 1869.]

Approbation de travaux. — Amélioration du port de la Turballe (Loire-Inférieure).

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'amélioration du port de la Turballe (Loire-Inférieure), conformément aux dispositions du projet présenté par les ingénieurs, en date du 24 décembre 1868, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées.

2° La dépense, évaluée à 67 000 francs, sera imputée sur le budget extraordinaire du ministère des travaux publics, chapitre x (*Travaux d'amelioration et d'achèvement des ports maritimes*).

(N° 3235)

[29 septembre 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la route départementale du Tarn n° 6, d'Albi à Milhau, dans la partie comprise entre Magrin et Puech-Camp.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale du Tarn n° 6, d'Albi à Milhau, dans la partie comprise entre Magrin et Puech-Camp, suivant les lignes rouges tracées sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3236)

[27 octobre 1869.]

Port de Dunkerque. — Ouverture, sur l'exercice 1869, d'un crédit représentant une somme versée au trésor par la ville de Dunkerque, en exécution de la loi du 20 mai 1868, pour les travaux d'amélioration du port de commerce de cette ville.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la ville de Dunkerque à faire à l'État une avance de 12 millions pour l'amélioration du port de commerce de cette ville;

Vu la déclaration du receveur des finances de l'arrondissement de Dunkerque, constatant qu'il a été versé au trésor, le 7 août dernier, une somme de 300 000 francs à titre de troisième à-compte sur l'avance précitée de 12 millions de francs;

Vu nos décrets des 28 avril et 16 juillet derniers, portant ouverture chacun d'un crédit de 300 000 francs pour les travaux dont il s'agit;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (article 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 16 octobre 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869, chapitre XI du budget extraordinaire (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 300 000 francs pour travaux d'amélioration au port de commerce de la ville de Dunkerque.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours provenant d'avances faites par la ville de Dunkerque.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3237)

[27 octobre 1869.]

Fonds de concours. — Canalisation de la Moselle. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1869, à titre de fonds de concours versés au trésor par le département de la Moselle, pour les travaux de canalisation de la Moselle.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu la loi du 31 juillet 1867, qui autorise le département de la Moselle et divers industriels à faire au trésor une avance de 11 500 000 francs pour travaux de canalisation de la Moselle entre Frouard et Thionville;

Vu nos décrets des 7 décembre 1867, 2 mai, 27 septembre et 1er décembre 1868 3, 27 mars, 15 mai et 29 juillet 1869, qui, à la suite de versements effectués par le département de la Moselle, en exécution de la loi susvisée du 31 juillet 1867, ont ouvert à notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics des crédits s'élevant ensemble à la somme de 4 400 000 francs;

Vu l'état ci-annexé, constatant qu'il a été versé au trésor le 4 septembre courant, par le même département, une nouvelle somme de 700 000 francs pour le même objet;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (article 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 13 octobre 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869, chapitre VIII du budget extraordinaire (*Amélioration des rivières*), un crédit de 700 000 francs pour les travaux de canalisation de la Moselle.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours provenant d'avances faites par le département de la Moselle.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées au trésor par le département de la Moselle, à titre d'avances, pour les travaux de canalisation de la Moselle entre Frouard et Thionville. (Loi du 31 juillet 1867.)

DATE du versement.	DÉSIGNATION du comptable qui a reçu les fonds.	MONTANT des versements
4 septembre 1869.	Trésorier payeur général de la Moselle. . . .	fr. 700 000
	Versements antérieurs.	4 400 000
	Ensemble.	5 100 000

(N° 3238)

[15 décembre 1869.]

Fonds de concours. — Report à l'exercice 1869 d'une portion des crédits ouverts au ministre des travaux publics pour l'exercice 1868, à titre de fonds de concours versés au trésor.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits du budget dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des « particuliers, pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution « de travaux publics, seront portés en recette aux produits divers « du budget. Un crédit de pareille somme sera ouvert par ordon- « nance royale au ministère des travaux publics, additionnelle- « ment à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les « mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été em- « ployée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, « avec la même affectation, aux budgets des exercices subséquents, « en vertu d'ordonnances royales qui prononceront l'annulation « des sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré ; »

Vu nos décrets des 20 septembre, 11 octobre et 1er décembre 1868, qui, à la suite de versements effectués au trésor à titre de fonds de concours, ont ouvert sur les chapitres XVI du budget ordinaire, XII et XV du budget extraordinaire de l'exercice 1868, au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, des crédits s'élevant ensemble à 186 915f.10, savoir :

BUDGET ORDINAIRE.

CHAP. XVI. Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État :		
1° Décret du 20 septembre 1868 (report de 1867)	francs. 12625.00	
2° Décret du 11 octobre 1868	27500.00	
3° Décret du 1er décembre 1868	27500.00	francs.
Total	67625.00	67625.00

BUDGET EXTRAORDINAIRE.

CHAP. XII. Amélioration de rivières (décret du 11 octobre 1868)	85950,00	
CHAP. XV. Travaux d'amélioration agricole	33340.10	
Total	119290.10	119290.10
Somme pareille		186915.10

Vu les documents administratifs desquels il résulte que, sur les crédits dont il s'agit, il reste sans emploi une somme de 40 291f.67, dont le report à l'exercice 1869 peut être effectué en exécution des dispositions précitées ;

Vu notre décret du 10 novembre 1856 ;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (article 4) ;

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 22 novembre 1869 ;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Est reporté aux budget ordinaire et extraordinaire du ministère des travaux publics, exercice 1869, une somme de 40 291f.67, laquelle est répartie ainsi qu'il suit :

BUDGET ORDINAIRE.

CHAP. XVI. Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État		francs. 23625.00

BUDGET EXTRAORDINAIRE.

CHAP. VIII. Amélioration de rivières	francs. 10000.00	
CHAP. X.I. Travaux d'amélioration agricole	6666.67	
Total	16666.67	
Somme égale		40291.67

Pareille somme de 40291f.67 est annulée dans la même proportion que ci-dessus aux chapitres correspondants inscrits aux budgets ordinaire et extraordinaire de l'exercice 1868.

2. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article 1er du présent décret au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 3239)

[18 décembre 1869.]

Chemin de fer d'intérêt local du Tréport à Abancourt.

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu l'avant-projet relatif à l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local du Tréport à Abancourt ;

Vus les dossiers de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans les départements de la Seine-Inférieure, de la Somme et de l'Oise, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 10, 24 mars et 19 mai 1866;

Vu la délibération, en date du 28 août 1869, par laquelle le conseil général de la Seine-Inférieure a approuvé la concession du chemin susénoncé, ainsi que le traité passé le 27 août de la même année, pour sa construction et son exploitation, entre le préfet du département et les sieurs Voruz, Fresson, Abt, G. Delahante et Gautray, et le cahier des charges y annexé ;

Vu lesdits traité et cahier des charges ;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les officiers du génie militaire, ensemble l'adhésion donnée le 22 juillet 1869 à l'exécution des travaux, en vertu de l'article 18 du décret du 16 août 1853, par le colonel directeur des fortifications au Havre;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 2 mars 1868, 19 avril et 14 octobre 1869;

Vu la lettre de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, du 9 novembre 1869;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4);

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer du Treport, sur la ligne de Rouen à Amiens, à la station d'Abancourt.

2. Le département de la Seine-Inférieure est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions des traité et cahier des charges susvisés.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de la Seine-Inférieure sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, une subvention de 491 666 francs.

Cette subvention sera versée en quatre termes semestriels égaux, dont le premier sera payé le 15 janvier 1872.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en travaux, approvisionnements et acquisitions de terrains, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur et notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de ce décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

2° CONVENTION.

L'an 1869, le 27 août.

Entre le sénateur préfet de la Seine-Inférieure, agissant au nom du département, sous réserve de l'approbation du conseil général, de déclaration d'utilité publique et d'autorisation d'exécution des travaux par décret impérial,

D'une part;

Et MM. Jean Simon Voruz, constructeur, demeurant à Nantes;

Théodore Fresson, demeurant à Paris, place Vendôme, n° 16;

Édouard Abt, entrepreneur de chemins de fer, demeurant à Paris, boulevard de Neuilly, n° 101;

Gustave Delahante, banquier, demeurant à Paris, place de la Concorde, n° 4,

Et Amédée Gautray, propriétaire, demeurant à Paris, rue du Cirque, n° 17,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le sénateur préfet du département de la Seine-Inférieure concède à MM. Voruz, Fresson, Abt, Delahante et Gautray, qui l'acceptent, un chemin de fer d'intérêt local aboutissant au Tréport et s'embranchant sur la ligne de Rouen à Amiens à la station d'Abancourt, et ce, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

2. De leur côté, MM. Voruz, Fresson, Abt, Delahante et Gautray s'engagent solidairement à exécuter le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention et à se conformer, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné, et ce, dans le délai qui s'y trouve déterminé.

3. Le sénateur préfet du département de la Seine-Inférieure s'engage, au nom du même département :

1° A livrer gratuitement aux concessionnaires les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, des routes, chemins et cours d'eau déplacés ou déviés, ainsi que l'emplacement des gares et stations, à raison de 2 hectares en moyenne pour chacune d'elles, le tout suivant le tracé qui sera approuvé, et ce, dans le délai de six mois, à partir de la présentation des projets par les concessionnaires;

2° A payer aux concessionnaires, à titre de subvention, pour l'exécution dudit chemin de fer, une somme de 1 111 666 francs, qui leur sera versée ainsi qu'il suit :

Par le département, 620 000 francs en trois termes égaux, dont le premier sera payé dans le courant de janvier 1871 et les deux autres dans le même mois de 1872 et de 1873;

Par l'État, 491 666 francs, suivant les échéances qui seront déterminées par le gouvernement, seul débiteur de ladite somme.

Les concessionnaires devront justifier, avant chacun des payements, de l'emploi en travaux et en approvisionnements sur place d'une somme double de celle qu'ils auront à recevoir.

Fait double à Rouen, les jour, mois et an que dessus.

Le sénateur préfet. Signé E. LE ROY.

Signé J. VORUZ aîné, TH. FRESSON, E. ABT, G. DELAHANTE et A. GAUTRAY.

3e CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer du Tréport à Abancourt partira du Tréport près du bassin à flot projeté, passera par ou près Eu, Gamaches, Blangy, Aumale, et aboutira au chemin de fer de Rouen à Amiens à Abancourt.

2. Les travaux devront être commencés dans le mois qui suivra la livraison des terrains, sur une longueur continue d'au moins 20 kilomètres, et terminés dans un délai de dix-huit mois, à partir de la livraison entière et complète des terrains.

3. La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce dans un délai de six mois, à partir du décret de concession.

Aucun cours d'eau navigable ou non navigable, aucun chemin public appartenant soit à la grande, soit à la petite voirie, ne pourra être modifié ou détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et desdits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile, soit sur les cours d'eau navigables, soit sur les voies de terre traversées par le chemin de fer.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'administration.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de 1 dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de 5 dix-millièmes pour les longueurs et de 1 millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe, la longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie :

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long :

Le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m.44 à 1m.45.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m.75 au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquette de 0m.50 de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m.015 par mètre. Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution,



de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera:

1° D'un plan à l'échelle de 1 cinq-centième, indiquant les dispositions principales;

2° D'un mémoire descriptif et justificatif.

10. La compagnie sera tenue de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins; pour ceux qui sont formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de 4ᵐ.30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 4ᵐ.50; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0ᵐ.80.

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4ᵐ.50, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4ᵐ.80 au moins.

13. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 45°. Chaque passage à niveau établi sur une route ou sur un chemin public sera muni de barrières lisses à bascule ou chaîne; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 0ᵐ.03 par mètre pour les routes impériales ou départementales et 0ᵐ.05 pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par

ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4m.50 de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m.80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4m.50 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails; ils auront 5m.50 de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m.80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes, sauf les réductions qui seraient autorisées par l'administration.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés, partout où la compagnie n'en aura pas été dispensée par décision du préfet.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le département et remis gratuitement aux concessionnaires à titre de subvention, et ce, dans le délai de six mois, à partir de la date de la présentation des projets par les concessionnaires.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des ter-

rains pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux seront supportées et payées par la compagnie.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

24. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées.

L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

25. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

26. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance du préfet.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

27. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

28. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même devien-

dront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

29. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

30. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins publics.

31. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles et devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer.

Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces et munies de rideaux ;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées ;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier. Les banquettes et les dossiers devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

32. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires par l'approbation du conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

33. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir le 1er juillet 1871.

35. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

36. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci dessus.

37. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable. Dans ce cas, la somme de 190000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

38. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

39. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

40. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où les concessionnaires n'auraient pu remplir leurs obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
	fr.	fr.	fr.
Grande vitesse.			
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0.067	0.033	0.10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0.050	0.025	0.075
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à vitres (3e classe)	0.037	0.018	0.055
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f.30.)	0.010	0.005	0.015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs.	0.025	0.015	0.04
Moutons, agneaux, brebis, chèvres.	0.01	0.01	0.02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doubles.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0.30	0.20	0.50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes.	0.09	0.07	0.16
2e classe. — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit *de corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitume, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levûre sèche, coke, fers, cuivre, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées	0.08	0.06	0.14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que les minerais de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises.	0.06	0.04	0.10
4e classe. — Houille, marne, cendres, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables.	0.045	0.035	0.08

SUITE DU TARIF.	PRIX		
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.	de péage.	de transport.	Totaux.
Par pièce et par kilomètre.	fr.	fr.	fr.
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0.15	0.10	0.25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0.20	0.10	0.30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2.25	1.50	3.75
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	3.00	1.50	4.50
Tender de 7 à 10 tonnes.	1.35	0.90	1.25
Tender de plus de 10 tonnes.	2.00	1.00	3.00
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0.18	0.14	0.32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0.25	0.15	0.40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0.20	0.10	0.30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0.10	0.08	0.18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0.36	0.28	0.64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0.18	0.12	0.30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuera elle même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aurait droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilometres.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f 40.

42. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l administration fixera sur la proposition de la compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

43. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

44. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie ; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

45. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3000 à 5000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

46. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au § 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

47. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

48. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare du départ.

Toute expédition de marchandise sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

49. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise. Toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

50. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises.

52. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 32 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

53. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des ponts desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

54. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de

la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

55. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir des lettres et dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper un deuxième, la compagnie sera tenue de le livrer, et il sera payé à la compagnie, pour la location de ce deuxième compartiment, 0f.20 par kilomètre parcouru.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ces convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place en voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

4° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

56. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que moitié de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voiture de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de 0f.20 par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

57. Le gouvernement se réserve la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les nstructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil électrique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique. Il sera alloué à la compagnie une indemnité de 1 franc par kilomètre parcouru par la machine.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

58. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

59. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

60. Le gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements; toutefois, la compagnie ne sera pas tenue d'admettre sur les rails un matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement ou le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes. Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnisé ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gou-

vernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

61. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration.

La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus de 1 kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embran-

chements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 0f.12 par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, 0f.04 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3500 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Ce maximum sera révisé par l'administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons. Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

62. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

63. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

64. Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie déposera dans une caisse publique désignée par le préfet une somme de 190 000 francs, dont 150 000 francs au moment de la signature de la convention et 40 000 francs dans les cinq jours qui suivront le décret de déclaration d'utilité publique. Ces

sommes seront versées en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert au profit du département de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

65. La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine-Inférieure.

66. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, sauf recours au conseil d'État.

67. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Arrêté à Rouen, le 27 août 1869.

Le sénateur préfet,
Signé F. Le Roy.

Approuvé l'écriture :
Signé Voruz aîné, Th. Fresson, Ed. Abt, Gautray et Delamante.

(N° 3240)

[22 décembre 1869.]

Fonds de concours. — Report à l'exercice 1870 d'une portion des crédits ouverts au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour l'exercice 1868, à titre de fonds de concours versés au trésor.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics ;

Vu la loi du 8 mai 1869, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1870 ;

Vu notre décret du 15 octobre suivant, contenant répartition des crédits du budget dudit exercice ;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des « particuliers, pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution « de travaux publics, seront portés en recette aux produits divers « du budget. Un crédit de pareille somme sera ouvert par ordon- « nance royale au ministère des travaux publics, additionnelle- « ment à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les « mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été « employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimpu- « tée, avec la même affectation, aux budgets des exercices subsé- « quents, en vertu d'ordonnances royales qui prononceront « l'annulation des sommes restées sans emploi sur l'exercice « expiré ; »

Vu nos décrets des 11 octobre et 1er décembre 1868, qui, à la suite de versements effectués au trésor à titre de fonds de concours, ont ouvert sur le chapitre XVIII du budget extraordinaire (*Établissement de grandes lignes de chemins de fer*) de l'exercice 1868, au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, des crédits s'élevant ensemble à 5,297,491 fr. 45 c., savoir :

	francs.
Décret du 11 octobre 1868.	332 142.95
Décret du 1er décembre 1868.	4 965 348.50
Somme pareille.	5 297 491.45

Vu les documents administratifs desquels il résulte que, sur les crédits dont il s'agit, il reste sans emploi une somme de 4,908,441 fr. 72 c. dont le report à l'exercice 1870 peut être effectué en exécution des dispositions précitées ;

Vu notre décret du 10 novembre 1856 :

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (article 4) ;

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 10 décembre 1869 ;

Notre Conseil d'État entendu,

ART. 1er. Est reportée au chapitre XVI (*Travaux de chemins de fer exécutés par l'État*) du budget extraordinaire du ministère des travaux publics, exercice 1870, une somme de 4,908,441 fr. 72 c.

Pareille somme de 4,908,441 fr. 72 c. est annulée au chapitre correspondant inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 1868.

2. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article 1er du présent décret au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des tra-

vaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

(N° 3241)

[22 décembre 1869.]

Budget extraordinaire. — Exercice 1869. — Virement de crédits.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics ;

Vu les lois du 2 août 1868, portant fixation des budgets ordinaire et extraordinaire du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour l'exercice 1869 ;

Vu notre décret du 12 septembre 1868, qui a réparti par chapitres les crédits ouverts par les lois ci-dessus visées du 2 août 1868 ;

Vu notre décret du 14 août 1869, qui a réparti les crédits ci-dessus mentionnés entre le ministère des travaux publics et celui de l'agriculture et du commerce;

Vu l'article 12, quatrième paragraphe, du sénatus-consulte du 25 décembre 1852 ;

Vu notre décret du 10 novembre 1856 ;

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 10 décembre 1869 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Art. 1er. Les crédits ouverts, pour l'exercice 1869, aux chapitres XVII et XVIII du budget extraordinaire du ministère des travaux publics sont réduits d'une somme de 1 400 000 francs savoir :

	francs.
CHAP. XVII. Subventions aux compagnies concessionnaires des chemins de fer	560 000
CHAP. XVIII. Subventions pour chemins de fer d'intérêt local.	840 000
Total pareil	1 400 000

2. Le crédit ouvert, pour le même exercice, au chapitre XVI du même budget (*Travaux de chemins de fer exécutés par l'État*) est augmenté, par virement des chapitres XVII et XVIII ci-dessus, d'une somme de 1 400 000 francs.

3. Nos ministres secrétaires d'Etat au département des travaux publics et au département des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3242)

[22 décembre 1869.]

Dommages. — *Dépréciation d'une propriété.* — *Intérêts.* — (Compagnie des chemins de fer du Midi contre le sieur Pinel). — *Appréciation en fait du dommage et de l'indemnité.* — *C'est à tort que le conseil de préfecture a alloué des intérêts qui ne lui étaient pas demandés.*

Napoléon, etc.,

Vu les requêtes sommaire et ampliative présentées pour la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, représentée par le président de son conseil d'administration et par ses autres administrateurs en exercice, et tendant à ce qu'il nous plaise : réformer un arrêté, en date du 16 décembre 1867, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Aude a fixé l'indemnité due par elle au sieur Pinel, fabricant de tuiles à Castelnaudary, à raison des dommages causés à une parcelle de terre appartenant au dit sieur Pinel, par l'établissement du chemin de fer de Castelnaudary à Castres;

Ce faisant, attendu que l'indemnité due par elle, à raison de ce que les mouvements du sol causés par l'ouverture d'une tranchée ont empêché la culture du terrain, ne devrait pas être évaluée à plus de 224 francs; qu'elle aurait été, à tort, condamnée à payer le prix de la terre glaise entraînée par des éboulements dans la tranchée; qu'elle ne devrait tenir compte au sieur Pinel que de la diminution de valeur de sa propriété par suite de ces éboulements; que cette dépréciation ne dépasserait pas 607 francs; que le conseil de préfecture aurait, à tort, alloué au sieur Pinel des intérêts qu'il n'avait pas demandés; réduire à 832 francs l'indemnité fixée par le conseil de préfecture à 3927f.66, et condamner le sieur Pinel aux dépens, y compris les frais d'expertise et de tierce-expertise;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la demande formée par le sieur Pinel et les observations pré-

sentées par la compagnie des chemins de fer du Midi devant le conseil de préfecture;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Pinel, et tendant à ce qu'il nous plaise: rejeter le recours et condamner la compagnie requérante aux dépens; attendu que l'indemnité à raison de la privation de jouissance a été équitablement fixée à 570 francs; que la compagnie refuse à tort de payer au sieur Pinel la terre glaise qu'il a perdue par suite des éboulements; que l'appréciation faite par le conseil de préfecture des indemnités dues au sieur Pinel n'est pas exagérée; que ledit conseil a pu allouer les intérêts de l'indemnité, alors même qu'ils n'auraient pas été demandés;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi; ensemble le rapport des ingénieurs des ponts et chaussées chargés du contrôle et de la surveillance des chemins de fer du Midi;

Vu les rapports des experts et du tiers-expert sur la réclamation du sieur Pinel;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, que le sieur Pinel n'a pas pu exploiter son terrain pendant trois années, mais que l'indemnité qui lui est due de ce chef ne doit pas être évaluée à plus de 112 francs par année, et qu'ainsi il y a lieu de réduire à 336 francs l'indemnité fixée à 570 francs, par le conseil de préfecture;

En ce qui concerne les indemnités relatives à la perte de terre glaise, à la remise en culture et à la dépréciation de la propriété:

Considérant que le sieur Pinel avait intérêt à conserver la possibilité d'extraire de son propre terrain la terre glaise nécessaire à son industrie; que les travaux exécutés par la compagnie ayant eu pour résultat de lui enlever une partie de sa terre glaise, lui ont causé un préjudice dont il lui est dû réparation, mais que le conseil de préfecture a, à tort, fixé l'indemnité due de ce chef d'après la valeur commerciale de 7 902 mètres cubes de terre perdus par le sieur Pinel, sans même tenir compte de ce qu'une partie du prix du mètre cube de terre en représente les frais d'extraction; qu'il aurait dû se borner à évaluer la dépréciation de la propriété provenant de la perte d'une partie de la terre glaise et des modifications survenues dans l'état du sol cultivable, et à tenir compte des frais de remise en culture; qu'il résulte de l'instruction qu'il sera fait une équitable appréciation de l'indemnité due au sieur Pinel en la fixant à la somme de 2 200 francs.

En ce qui concerne les intérêts:

Considérant que le sieur Pinel n'ayant pas demandé devant le conseil de préfecture les intérêts de l'indemnité qui lui était due, c'est à tort que ledit conseil lui a alloué les intérêts d'une somme de 2607f.66 ; que le sieur Pinel n'a pas demandé lesdits intérêts devant nous; qu'il n'y a donc pas lieu de les lui allouer;

Art. 1er. L'indemnité due au sieur Pinel, par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, est fixée à la somme totale de 2536 francs.

2. L'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Aude, en date du 17 décembre 1867, est réformé en ce qu'il a de contraire au présent décret et notamment dans la disposition par laquelle il a alloué au sieur Pinel les intérêts d'une somme de 2607f.66 à partir du 10 mai 1865.

3. Le surplus des conclusions de la compagnie est rejeté.

4. Les dépenses faites devant nous seront compensées entre les parties.

(N° 3243)

PERSONNEL.

Février et Mars 1870.

INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

12 *mars.* — M. de Lagalisserie, inspecteur général de 2e classe, est nommé inspecteur général de 1re classe.

21 *mars.* — M. Gendarme de Bévotte, ingénieur en chef de 1re classe, est nommé inspecteur général de 2e classe.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *février.*— M. Haag, ingénieur ordinaire, attaché, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Desnoyers, aux études des chemins

de fer de Tours à Bressuire et de Tours à Montluçon, sera, en outre, attaché aux études de la partie du chemin de fer de Romorantin à Saint-Calais, comprise entre Romorantin et Vendôme.

10 *mars.* — M. de Villiers du Terrage, ingénieur ordinaire, sera attaché au contrôle de l'exploitation du chemin de fer de l'Est, ligne de Reims à Metz, section d'Aubréville à Verdun.

12 *mars.*—M. Bizalion, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de l'Ouest, dans le département de la Meurthe, sera attaché, en outre, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Lepeuple, au contrôle des travaux des chemins de fer concédés à la compagnie de l'Est, en remplacement de M. Marx.

14 *mars.* — M. Laroche, ingénieur ordinaire, en congé illimité, actuellement attaché au service de la compagnie universelle du canal maritime de Suez, est autorisé à accepter, dans la compagnie des chemins de fer du Midi, les fonctions d'ingénieur adjoint au directeur de l'exploitation.

Idem. — M. Varroy, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, est autorisé à prendre, en outre, la direction des chemins de fer d'intérêt local en construction dans le département de la Meurthe et de l'étude des lignes qu'il y aurait lieu d'ajouter au réseau de ces chemins.

Il remplira, pour ce service, les fonctions d'ingénieur en chef.

15 *mars.* — M. Legras, ingénieur ordinaire, chargé d'un service d'arrondissement et de navigation dans le département de la Mayenne, et attaché au contrôle des travaux de la ligne de Sablé à Châteaubriant, sera, en outre, attaché, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Brame, aux études du chemin de fer destiné à relier Rennes à Châteaubriant et Châteaubriant à Redon.

19 *mars.* — M. Dubois, ingénieur ordinaire de 2e classe, actuellement chargé de l'arrondissement de Cherbourg et attaché au service des ports de commerce du département de la Manche et aux études du chemin de fer de Sottevast à Coutances, est mis à la disposition de M. le gouverneur général de l'Algérie pour être attaché au service des ponts et chaussées de la province de Constantine, à la résidence de la Calle.

21 *mars.* — Le service de contrôle de la construction du premier embranchement des mines de Bruay est supprimé.

Idem. — M. Boutan, ingénieur ordinaire, chargé, à sa sortie de l'École des ponts et chaussées, d'une mission sur les travaux du canal maritime de Suez, sera chargé, dans le département des Hautes-Pyrénées, du service de l'arrondissement de Tarbes en

remplacement de M. Domenget, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Le service de contrôle de la construction du deuxième embranchement des mines de Marles est supprimé.

Idem. — Le service de contrôle de la construction de l'embranchement des mines de Ferfay est supprimé.

25 *mars.*—M. Dieulafoy, ingénieur ordinaire actuellement attaché au service de la 2e circonscription du département d'Oran et remis à la disposition de l'administration par M. le gouverneur général de l'Algérie, sera attaché au service de la navigation de la Garonne, à la résidence d'Agen.

Idem. — M. Hardy, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Drôme, sera chargé du service ordinaire du département de Vaucluse, en remplacement de M. Gendarme de Bévotte, nommé inspecteur général.

Idem. — M. Vigouroux, nommé ingénieur en chef par décret du 21 décembre, sera chargé du service du département de la Drôme, en remplacement de M. Hardy, appelé à un autre service.

28 *mars.* — M. Évrard, ingénieur en chef de 1re classe, chargé d'un service d'études et de contrôle de travaux de chemins de fer dans les départements de l'Yonne et de la Nièvre, est autorisé à résider provisoirement à Paris.

29 *mars.* — M. Thoré, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe et aux études d'une ligne de Vendôme à Angers, sera attaché, en outre, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Mille, aux études de la partie de la ligne de Romorantin à Vendôme, comprise entre Saint-Calais et Vendôme.

Idem. — M. Cabarrus, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne et au contrôle des travaux du chemin de fer du Nord, sera attaché, en outre, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Mahyer, au contrôle des travaux de la ligne de Chauny à la ligne de Soissons à Laon, concédée à la compagnie des chemins de fer du Nord-Est.

3e RETRAITES.

	Dates d'exécution.
M. Belin (Émile), inspecteur général de 1re classe, né le 9 mars 1800, est admis à faire valoir ses droits à la retraite (limite d'âge).	16 mars 1870.
M. Tonnet de Sainte-Claire, ingénieur en chef de 1re classe, est admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.	1er avril 1870.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

10 *mars.* — M Bouyard (Raymond-Alexandre), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service des ports maritimes du département de la Charente-Inférieure.

Idem. — M. Bénard (Auguste-Jean-Marie), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service des ports maritimes du département d'Ille-et-Vilaine.

Idem. — M. Guilloird (Auguste-Louis), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service du département de la Mayenne

Idem. — M. Balland (François-Léon), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Orléans à Gien, dans le département de la Seine.

14 *mars.* — M. Bergé (Pierre), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service de la navigation de la Saône, dans le département de la Haute-Saône.

16 *mars.* — M. Déremy (Antoine-Louis-Marie), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du Morbihan.

19 *mars.* — M. Daoulas (Yves), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service des études du chemin de fer de Bressuire à Tours, dans le département d'Indre-et-Loire.

Idem. — M Trépeau (Pierre-Antoine-Julien-Maurice), est nommé conducteur auxiliaire au service des études du chemin de fer de Bressuire à Tours, dans le département d'Indre-et-Loire.

Idem. — M. Langlet (Jean-François-Félix), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service de la navigation de la Marne, dans le département de la Marne.

Idem. — M. Baudart (Zéphire-Joseph-Napoléon), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure.

21 *mars.* — M. Buot (Noël-Eugène), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département du Calvados.

Idem. — M. Buzy (Louis), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Moselle.

25 *mars.* — MM. Devesly (Léon), Decroissant (Geoffroy-Henri), Chambon (Auguste-Alban), Alexandre (Léon), Lesne (Timothée), Duru (Louis-Eugène), agents secondaires, sont nommés conducteurs auxiliaires dans les bureaux de l'administration centrale.

28 *mars.* — M. Villard (Marius), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Drôme.

Idem. — M. Mégrot (Auguste-Benjamin), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service de la deuxième section de la navigation de la Loire, dans le département du Cher.

30 *mars.* — M. Coulange (Auguste), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Mayenne.

Idem. — M. Carité (Edmond-Pierre-Stanislas), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service de la quatrième section de la navigation de la Seine, dans le département de la Seine-Inférieure.

Idem. — MM. Lucet (Pascal-Marin), Brasseur (Charles-Albert), Maison (François-Augustin), Gelée (Louis-Jean-Baptiste-Stanislas), agents secondaires, sont nommés conducteurs auxiliaires au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

14 *mars.* — M. Descorps (Jean-Eucher-Eugène), conducteur de 2° classe, est attaché dans le département du Gers, au service de la construction du chemin de fer de Toulouse à Auch.

15 *mars.* — M. Talairach (Louis), conducteur de 2° classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aude, passe au service ordinaire du département des Landes.

16 *mars.* — Est acceptée la démission de M. Leblanc (Jérôme-Louis), conducteur auxiliaire au service ordinaire du Morbihan.

19 *mars.* — M. Massot (Jules-Victor-François), ancien conducteur, est réintégré dans ses fonctions, et attaché au service ordinaire du département de la Lozère.

Idem. — M. Guillaume, conducteur faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service des ponts et chaussées de la province de Constantine à la résidence de la Calle, et remis par M. le gouverneur général de l'Algérie à la disposition de l'Administration, sera chargé dans le département de l'Allier de l'arrondissement de Montluçon, service créé par décision du 25 septembre 1869.

22 *mars.* — M. Flessière (Nestor), conducteur de 3e classe en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire du Gard.

28 *mars.* — M. Bouzat de Ricaud, conducteur embrigadé de 1re classe, sera chargé du service de l'arrondissement de Castelnaudary (Aude), en remplacement de M. Vergues, conducteur principal, décédé.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

29 *mars.* — Est rapportée la décision du 5 mars, par laquelle M. Réfréger (Jean-Pierre-Paul), agent secondaire, a été nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Corse.

30 *mars.* — M. Gresset (Julien-Édouard), conducteur de 4e classe, dans le département des Deux-Sèvres, est mis sur sa demande, en congé illimité.

3° RETRAITES.

	Dates d'exécution.
M. Wszelaki (Martin-Joseph), conducteur de 1re classe. au service de l'Algérie.	1er avril 1870
M. Bailly (Jean-Louis), conducteur principal, au service ordinaire de Seine-et-Oise.	1er avril 1870
M. Miquel (Louis), conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Haute-Garonne.	1er avril 1870
M. Tarnier (Emmanuel-Barthélemy), conducteur de 2e classe, au service ordinaire du Jura.	1er juillet 1870

4° DÉCÈS.

	Dates des décès.
M. Prax (Jacques), conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Creuse. .	26 janvier 1870
M. Vetelet (Charles), conducteur de 3e classe (troisième section de la Loire), dans le département de la Loire-Inférieure.	2 février 1870
M. Masson (René), conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de l'Ain.	24 février 1870
M. Barthère, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Jura.	25 février 1870

(N° 3244)

[13 mai 1869.]

Contributions directes. — Patentes. — Entrepreneur de l'enlèvement des boues.—(Sieur Salamon.) — *Le propriétaire ou cultivateur qui s'est rendu adjudicataire de l'enlèvement des boues dans une commune, s'il ne vend ni ne cède aucune partie de ces boues, et s'il les emploie exclusivement, et comme engrais, à l'amendement des terres qu'il cultive, ne peut être considéré comme entrepreneur de l'enlèvement des boues, dans le sens de la loi du 25 avril 1844, et soumis, en cette qualité, à la patente* (*).

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée par le sieur Salamon, régisseur des domaines de l'hospice de Revel, tendant à ce qu'il nous plaise: annuler un arrêté du 10 novembre 1868, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Garonne a rejeté sa demande en décharge de la contribution des patentes à laquelle il a été assujetti, pour l'année 1868, sur le rôle de la commune de Revel, comme entrepreneur général de l'enlèvement des boues de cette commune; ce faisant, attendu que, si l'exposant s'est chargé, par un marché, de l'enlèvement des boues de la commune de Revel, il ne revend pas les boues par lui enlevées et les emploie exclusivement à l'amendement des terres de l'hospice; que, dans ces circonstances, c'est à tort qu'il a été considéré et imposé comme entrepreneur de l'enlèvement des boues de ladite commune; lui accorder la décharge demandée;

Vu la loi du 25 avril 1844, notamment l'article 13 et le tableau A annexé à ladite loi;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Salamon, régisseur des domaines de l'hospice de Revel, s'est rendu en cette qualité adjudicataire de l'enlèvement des boues de cette commune; qu'il ne vend ou ne cède aucune partie de ces boues et les emploie exclusivement, et comme engrais, à l'amendement des terres de

(*) V. dans le même sens, 13 août 1868 (sieur de Cumont), tome précédent, p. 881 et la note au bas de l'arrêt.

l'hospice; que, dans ces circonstances, il ne saurait être regardé comme adjudicataire de l'enlèvement des boues, dans le sens de la loi du 25 avril 1844, et qu'il y a lieu, dès lors, de lui accorder décharge de la patente à laquelle il a été soumis, en cette qualité, sur le rôle de la commune de Revel, pour l'année 1868, sauf à l'administration à le rétablir aux droits de patente dont il serait passible, comme exerçant la profession de marchand de tissus en détail;

Art. 1er L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne, en date du 10 novembre 1868, est annulé.

2. Il est accordé au sieur Salamon décharge de la contribution des patentes à laquelle il a été assujetti sur le rôle de la commune de Revel, pour l'année 1868, comme entrepreneur général de l'enlèvement des boues de cette commune, sauf à l'administration à le rétablir aux droits de patente dont il serait passible, comme exerçant la profession de marchand de tissus en détail.

(N° 3245)

[15 mai 1869.]

Voirie urbaine. — Plan d'alignement. — Modification. — Recours pour excès de pouvoirs.—(Sieurs Blamoutier et Fassier.)—*Un propriétaire n'est pas fondé à demander l'annulation, pour excès de pouvoirs, d'un décret impérial qui a modifié le plan général d'alignement d'une ville, antérieurement arrêté par ordonnance royale, alors que le décret a été rendu après l'accomplissement des formalités prescrites par l'ordonnance du 23 août 1835, et que la déclaration d'utilité publique pour l'élargissement des rues a été faite conformément à la loi du 3 mai 1841* (*).

(*) M. de Belbeuf, commissaire du gouvernement, a présenté sur cette affaire les observations suivantes :

« C'est un principe incontestable dans votre jurisprudence que les actes accomplis par l'autorité administrative dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, ne sont pas de leur nature susceptibles d'être déférés à l'empereur, en son conseil d'État, par voie contentieuse.

« Seulement, et c'est ici que se place la distinction entre le contentieux administratif proprement dit et l'ordre spécial de recours autorisé par la loi des 7-14 octobre 1790, si l'administration ne suit pas, dans l'exercice de son pou-

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour les sieurs Blamoutier et Fassier, tendant à ce qu'il nous plaise : rapporter les dispositions de notre décret du 13 avril 1867, qui ont modifié le plan général d'aligne-

---

voir discrétionnaire, les formes qui ont été établies comme des garanties pour les citoyens, l'acte attaqué peut être annulé pour cause d'excès de pouvoirs.

« Ainsi, quand l'empereur, en conseil d'État, par application des dispositions combinées de la loi du 16 septembre 1807 et de la loi du 3 mai 1841, en autorisant l'expropriation, pour cause d'utilité publique, des immeubles nécessaires à l'exécution des travaux de voirie, approuve, en même temps, un plan d'alignement dans une commune; quand un préfet, en vertu des pouvoirs qu'il tient du décret du 25 mars 1852, homologue un projet dont l'exécution n'emporte pas expropriation immédiate, mais qui a pour effet de soumettre aux lois et règlements sur les alignements, les propriétés qui bordent la voie publique, le décret ou l'arrêté du préfet, ne constituent que des actes de pure administration, et, malgré la gravité de leurs conséquences au point de vue des intérêts privés, ces actes ne sont pas de nature à être critiqués par les parties intéressées devant une juridiction contentieuse.

« Le décret de l'empereur et l'arrêté du préfet ne pourraient vous être déférés qu'au point de vue de l'excès de pouvoir résultant, soit de la méconnaissance des pouvoirs propres conférés aux conseils municipaux en cette matière, par les articles 19 et 20 de la loi du 18 juillet 1837, soit de l'inexécution des formalités édictées dans l'intérêt des citoyens par les lois et règlements de la matière : ce serait, nous le répétons, un des cas du recours exceptionnel ouvert par loi des 7-14 octobre 1790, et organisé dans ses formes nouvelles par le décret du 2 novembre 1864.

« Quelle est la prétention des requérants? En quoi le décret attaqué serait-il entaché d'excès de pouvoirs?

« Une ordonnance royale du 13 décembre 1814 a approuvé, dans la commune de Donnemarie, un plan général d'alignement.

« D'après ce plan, l'élargissement de la rue du Four devait porter également sur les deux côtés de la voie publique. Or, le décret du 18 avril 1867, qui a modifié, en ce qui touche la rue précitée, le plan général d'alignement de la ville de Donnemarie et déclaré d'utilité publique différents travaux de voirie, a fait, pour la totalité, porter l'emprise sur un des côtés de la rue, celui justement où se trouvent situées les propriétés des requérants.

« On soutient que, par suite de la démolition des maisons situées du côté opposé de la rue, les dispositions de l'ordonnance royale de 1814 auraient reçu leur exécution; que le terrain sur lequel s'élevaient les constructions devait être réputé comme légalement réuni à la voie publique, et que cet état de choses aurait constitué un droit acquis, tant au profit de la commune, qu'en faveur des immeubles situés du côté opposé.

« L'excès de pouvoir résulterait donc de ce que, sous l'apparence d'une modification à un plan d'alignement, le décret contiendrait, le conseil voit que nous citons textuellement « l'immolation des droits acquis, tant au sol de la « rue du Four, qu'aux maisons des exposants, et de ce que ces droits auraient « été sacrifiés à l'intérêt du propriétaire de plusieurs immeubles reconstruits de « l'autre côté de la rue par contravention aux anciens règlements. »

« Messieurs, il ne nous appartient aucunement d'examiner en lui-même le mérite des mesures prescrites par le décret attaqué. Ce décret constitue-t-il un

ment de Donnemarie, relativement à l'élargissement de la rue du Four, attendu que le maintien de ce plan constituait un droit à leur profit;

---

acte de bonne ou de mauvaise administration? Peu nous importe. L'appréciation des critiques articulées à cet égard par les auteurs du pourvoi vous échappe; vous n'avez à juger qu'une question de droit, une question de pouvoir.

« A l'heure présente, il est universellement admis que, en matière de plan d'alignement, l'administration n'est jamais liée par ses actes antérieurs. Elle peut défaire demain, dans l'intérêt de la voirie ou des finances municipales, ce qu'elle avait établi hier. Telle est la nature du pouvoir discrétionnaire, qui, s'exerçant dans des vues d'utilité générale, et devant par conséquent suivre dans leurs variables transformations les besoins et les nécessités du moment, ne saurait être condamné à une perpétuelle immobilité. D'un autre côté, il est de l'essence même de ce pouvoir de n'être soumis, ni à la censure de l'autorité judiciaire, parce que ce serait porter atteinte au principe de la séparation des pouvoirs, ni même au contrôle de la juridiction contentieuse, parce qu'un pareil examen pourrait entraver l'administration dans sa marche régulière et normale.

« Lors donc que l'administration agit dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, nul n'a le droit de lui demander compte de ses actes. Elle est tenue seulement, au point de vue de la forme, de se conformer aux lois et règlements de la matière. Cette règle s'applique aux plans d'alignements, pour l'approbation desquels l'autorité administrative est investie de pleins pouvoirs, sous la réserve des droits du conseil communal, tels qu'ils résultent des dispositions de l'article 19 de la loi du 18 juillet 1837 (7 janvier 1869, commune de Bourg-le-Roy). Mais, tout en constatant le droit, nous ne faisons aucune difficulté de reconnaître, que, dans l'application, les modifications à un plan d'alignement ne doivent être opérées qu'avec une grande réserve, et seulement dans le cas où l'intérêt de la voie publique ou des finances municipales commanderait impérieusement cette grave mesure.

« Quelle est la conséquence de cette doctrine? C'est que, si l'approbation d'un plan d'alignement assujettit les propriétés riveraines à des servitudes d'utilité publique, si l'intérêt général commande, dans une certaine mesure, le sacrifice de l'intérêt privé, les exigences de la voirie ne permettent même pas, par une sorte de compensation, de garantir les intéressés contre les inconvénients de futures modifications. Le maintien d'un plan d'alignement, antérieurement approuvé dans les formes légales, ne constitue pas, en faveur des riverains, un droit, dont la violation puisse donner lieu à un recours pour excès de pouvoirs, en vertu de la loi des 7-14 octobre 1790.

« A la vérité, les principes dont nous venons de présenter le résumé au conseil ne s'étaient pas, dans l'origine, nettement dégagés à titre de formule incontestable; mais, depuis un avis du conseil d'État du 7 août 1839 (voir Roger et Sorel, *Lois usuelles*, p. 14), le droit de l'administration de procéder, par voie d'alignement, chaque fois que les nécessités de la circulation exigent des modifications aux plans approuvés, et les conséquences de ce droit relativement à la situation des propriétés riveraines, ne peuvent plus être sérieusement contestés.

« Quant à l'affaire actuelle, si les riverains peuvent avoir à se plaindre d'une lésion plus ou moins grave à un intérêt respectable, ont-ils un droit acquis?

Vu les observations du ministre de l'intérieur, tendant au rejet du pourvoi ;

Vu la loi du 16 septembre 1807, art. 52 ; l'ordonnance du 23 aout 1835, et la loi du 3 mai 1841 ;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 ;

Considérant que l'ordonnance du 13 décembre 1814, qui a réglé le plan général d'alignement de la ville de Donnemarie, ne faisait pas obstacle à ce que ce plan pût être ultérieurement modifié dans les formes prescrites par la loi, soit pour l'approbation des plans d'alignement des villes, soit pour la déclaration d'utilité publique des travaux de voirie; qu'il n'est pas contesté que notre décret du 13 avril 1867 a été rendu après l'accomplissement des formalités prescrites par l'ordonnance du 23 août 1835, et que la déclaration d'utilité publique pour l'élargissement de la rue du Four a été faite conformément à la loi du 3 mai 1841 ; que, dès lors, les sieurs Blamoutier et Fassier ne sont pas fondés à soutenir que ce décret est entaché d'excès de pouvoirs et à en demander l'annulation ;

Art. 1er. La requête des sieurs Blamoutier et Fassier est rejetée.

(N° 3246)

[15 mai 1869]

Entrepreneurs.— Ponts à péage. — Travaux de reconstruction.— Force majeure.— (Compagnie du pont de Cournon.)— *Si, aux termes de son cahier de charges, l'adjudicataire des travaux de reconstruction d'un pont suspendu est tenu d'établir, réparer et maintenir en bon état une digue établie en amont du pont, sans qu'il soit fait d'exception pour le cas de force majeure, il ne peut se refuser à reconstruire cette digue emportée par une crue.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour la compagnie concessionnaire du pont

---

Une atteinte a-t-elle été portée à ce droit? Nous avons démontré le contraire.

« D'un autre côté, il n'est pas même allégué, soit que le plan contiendrait des modifications aux *alignements délibérés par le conseil municipal*, soit que les formes prescrites par les lois des 16 septembre 1807 et du 3 mai 1841 n'auraient pas été scrupuleusement accomplies. »

suspendu sur l'Allier à Cournon (Puy-de-Dôme), tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 18 octobre 1867, par lequel le conseil de préfecture du Puy-de-Dôme a décidé qu'en vertu des dispositions du cahier des charges de la concession, la compagnie requérante était tenue de reconstruire à ses frais la portion d'une digue établie en amont du pont de Cournon, qui a été emportée, au mois de septembre 1866, par une crue de l'Allier ;

Ce faisant, dire que si, en vertu des dispositions précitées, la compagnie est tenue de supporter les frais d'entretien du pont de Cournon et de sa digue établie en amont de ce pont, et même, le cas échéant, ceux de reconstruction, cette obligation ne saurait être étendue aux travaux de reconstruction qui sont nécessités par un fait de force majeure ; très-subsidiairement, et pour le cas où le pont de Cournon serait considéré comme protégé par la digue dont il s'agit, déclarer que la compagnie requérante ne pourra être appelée à contribuer à la dépense de la reconstruction de cette digue que dans la proportion de son intérêt à ce travail, conformément aux dispositions des articles 33 et 34 de la loi du 16 septembre 1807 ;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, tendant au rejet du pourvoi ;

Vu le cahier des charges pour l'exécution d'un pont suspendu sur l'Allier au port de Cournon, ensemble l'ordonnance royale du 22 mai 1837, qui a autorisé l'établissement de ce pont ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4, § 2 ;

Considérant que le cahier des charges ci-dessus visé a mis à la charge de l'adjudicataire, outre la construction du pont de Cournon sur l'Allier, l'établissement sur la rive droite et en amont de ce pont, d'une digue qui, partant de la culée dudit pont, se rattacherait au coteau voisin dit de la Roche-Noire ; que, en vertu de l'article 1er, § 13, de ce cahier, l'adjudicataire est tenu de réparer et de maintenir cette digue toujours en bon état, en y employant, à ses frais, tous les moyens propres à résister à l'action des eaux ; que, d'après l'article 4, § 21, dudit cahier, il doit supporter, pendant la durée de la concession, les frais d'entretien du pont et de la digue, et même, le cas échéant, ceux de reconstruction ; que l'obligation qui résulte de ces dispositions pour la compagnie concessionnaire est générale et absolue et qu'il n'y a été fait aucune exception pour le cas de force majeure ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture, sans examiner si la rupture à la suite d'une crue de l'Allier, d'une portion de la digue établie en amont du pont de Cournon, devait être attribuée à la négligence

de la compagnie concessionnaire ou à un fait de force majeure, a décidé que, en vertu du cahier des charges de la concession, la compagnie était tenue d'effectuer à ses frais les travaux de reconstruction nécessités par cet accident; (Rejet.)

(N° 3247)

[15 mai 1869.]

Entrepreneur. — Droit d'octroi établi après la conclusion du marché. — Faillite. — Réadjudication. — Compétence. — (Ville d'Auch contre le sieur Darrigol.) — *Lorsque le cahier des charges annexé à l'adjudication de travaux communaux a été dressé postérieurement à l'époque où a été mis en vigueur le décret qui a compris dans le périmètre de l'octroi le terrain sur lequel devaient être effectués les travaux adjugés, l'entrepreneur ne peut se prévaloir du silence du cahier des charges touchant les droits d'octroi relatifs aux matériaux nécessaires à l'entreprise, pour prétendre qu'il avait la faculté de faire entrer ces matériaux en franchise* (*).

Napoléon, etc.,

. . . .

Vu le mémoire en défense contenant recours incident, présenté pour le sieur Fauré, ledit mémoire tendant à ce qu'il soit fait remise à cet entrepreneur d'une somme de 1 413f.45 retenue par la ville d'Auch en payement de droits d'octroi non payés et dus pour l'entrée de divers matériaux nécessaires aux travaux; par ce motif que le cahier des charges et le sous-détail de l'entreprise ne font pas entrer ces droits d'octroi dans l'estimation du prix des matériaux; que si notre décret du 18 novembre 1863, mis en vigueur à partir du 1er janvier 1864, a compris dans le périmètre de l'octroi de ladite ville le terrain sur lequel devaient être effectués les travaux dont il s'agit, c'est postérieurement au commencement de ces travaux que les poteaux indicateurs ont été déplacés; que, pendant le temps de l'entreprise, les matériaux sont entrés en franchise, et que l'entrepreneur n'a subi, à ce titre, aucune retenue sur les à-comptes qui lui ont été donnés;

(*) Voir l'arrêt du 10 juin 1868 (compagnie des asphaltes), tome IX, p. 507.

En ce qui touche les conclusions du sieur Fauré tendant à faire reconnaître qu'aux termes du cahier des charges de l'entreprise, la faillite du sieur Darrigol ne saurait être reconnue débitrice de la somme de 1 413f.45 réclamés par la ville d'Auch pour droits d'octroi non payés et dus pour l'entrée de divers matériaux nécessaires aux travaux ;

Considérant que le cahier des charges annexé à l'adjudication du 11 août 1865 a été dressé postérieurement au 1er janvier 1864, date à laquelle a été mis en vigueur notre décret du 18 novembre 1863, lequel avait compris dans le périmètre de l'octroi de la ville d'Auch le terrain sur lequel devaient être effectués les travaux dont il s'agit ; que, dès lors, le sieur Darrigol n'est pas fondé à se prévaloir du silence que garde ce cahier des charges au sujet des droits d'octroi relatifs aux matériaux nécessaires à son entreprise pour prétendre qu'il avait la faculté de faire entrer ces matériaux en franchise ; que, dès lors, c'est avec raison que, dans son arrêté attaqué, le conseil de préfecture a rejeté sur ces deux points les conclusions du sieur Fauré;

Art. 1er. . . . .

2. Le recours incident du sieur Darrigol est rejeté. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Faillite condamnée aux dépens.)

(N° 3248)

[15 mai 1869.]

Voirie urbaine. — Nivellement. — Retard dans les travaux. — Compétence. (Sieur Maybon contre la ville de Marseille.) — *Il appartient au conseil de préfecture de connaître d'une demande en indemnité formée par un propriétaire contre une ville, à raison du dommage que cause au riverain l'inexécution des travaux de nivellement de la rue au droit de sa propriété. — Au fond, ce retard dans les travaux ne peut servir de fondement à une demande d'indemnité au profit du requérant.*

Napoléon, etc.,

Vu les requêtes présentées pour les sieurs Maybon, Batiste et compagnie tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 1er avril 1865, par lequel le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône a rejeté la demande qu'ils avaient formée contre la ville

de Marseille et tendant à ce qu'elle fût condamnée à niveler le sol de la rue Saint-Charles, joignant leur propriété et à leur payer, à titre d'indemnité, la somme de 60,000 francs ou telle autre somme qu'il appartiendra;

Ce faisant, décider, sur la compétence, que c'est avec raison que le conseil de préfecture a statué sur la demande présentée par les requérants, bien qu'elle ne soit pas fondée sur l'exécution d'un travail public; au fond, attendu qu'en imposant un nivellement aux sieurs Maybon, Batiste et compagnie, en exécution d'un plan d'alignement régulièrement approuvé, le maire de la ville de Marseille a contracté, au nom et à la charge de la ville, l'obligation d'assurer la prompte confection des travaux de viabilité qui en sont la conséquence; qu'ainsi les retards dans cette exécution constituent un véritable dommage dont les requérants sont fondés à réclamer la réparation; par tous ces motifs, annuler l'arrêté attaqué, condamner la ville de Marseille à leur payer une indemnité de 60 000 francs avec les intérêts à partir du jour de la demande, sinon ordonner une expertise à l'effet d'évaluer les dommages; subsidiairement, renvoyer les parties devant l'autorité judiciaire et, dans tous les cas, condamner la ville de Marseille aux dépens;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu le mémoire en défense produit par la ville de Marseille, tendant au rejet du pourvoi avec dépens, attendu qu'aucun dommage direct et matériel n'a été causé aux requérants, qui se plaignent, non pas de l'exécution, mais de l'inexécution d'un travail public, et qu'ainsi il ne leur est dû aucune indemnité;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, notamment l'article 4;

Sur la compétence :

Considérant que la réclamation des sieurs Maybon, Batiste et compagnie est motivée sur les dommages que la ville de Marseille leur aurait causés en vue et à raison de l'exécution des travaux de nivellement de la rue Saint-Charles; que cette demande rentre dans les contestations dont la connaissance appartient aux conseils de préfecture aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; que, dès lors, c'est à juste titre que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône a statué sur la réclamation des requérants;

Sur les conclusions tendant à ce que la ville de Marseille soit condamnée à payer une indemnité aux requérants, par suite de l'inexécution des travaux de nivellement de la rue Saint-Charles au devant de leur propriété :

Considérant que l'arrêté du 3 avril 1852, par lequel le maire de Marseille, en autorisant les requérants à élever des constructions sur la rue Saint-Charles, leur a indiqué le nivellement de cette rue, ne contenait qu'une permission au profit de ces propriétaires et n'obligeait pas la ville de Marseille à exécuter ce nivellement dans un délai déterminé ; qu'ainsi la non-exécution jusqu'à ce jour des travaux de nivellement ne peut servir de fondement à une demande d'indemnité au profit des sieurs Maybon, Batiste et compagnie ;

Art. 1er. La requête des sieurs Maybon, Batiste et compagnie est rejetée.

2. Les sieurs Maybon, Batiste et compagnie sont condamnés aux dépens.

(N° 3249)

[26 mai 1869.]

Dommages. — Refus de l'autorisation de bâtir. — Droits des locataires. — (Sieur Labille contre la ville de Paris.) — *Fixation des indemnités dues par la ville de Paris à un propriétaire, tant à raison du refus, par le préfet, de l'autoriser à construire, qu'à raison des conséquences de travaux de voirie* (*). — *Lorsqu'un propriétaire a été condamné judiciairement envers un locataire à subir une diminution de loyer, par suite des travaux de voirie qu'une ville a fait exécuter, il n'y a pas lieu, pour la fixation de l'indemnité due, de ce chef, au propriétaire, de s'en référer aux appréciations faites par l'autorité judiciaire, dans une instance où la ville n'était pas partie. — Un propriétaire dont l'immeuble a subi des dommages par suite des travaux d'une ville, n'a pas qualité pour stipuler, au profit de ses locataires, des réserves contre la ville* (**).

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Amable Labille, tendant à

(*) Voir un premier arrêt déjà rendu dans cette affaire (18 mars 1868, tome précédent, p. 65).

(**) Voir dans le même sens l'arrêt du 1er avril 1870 (sieur Ardoin) et la note placée au bas de l'arrêt (ci-dessus, p. 425).

ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 21 mars 1865, par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine ne lui aurait alloué qu'une indemnité insuffisante, à raison des dommages de toute nature qui lui auraient été causés par suite des travaux de la ville de Paris ;

Ce faisant, condamner ladite ville à lui payer notamment, d'une part, la somme de 13 500 francs à titre de dommages-intérêts, à raison du préjudice qui serait résulté pour lui, de la privation de jouissance pendant deux années et quatre mois, d'un terrain à lui appartenant, situé rue de Dunkerque, par suite du refus du préfet du département de la Seine, de l'autoriser à élever sur ce terrain, soit une maison, soit même des constructions provisoires; d'autre part, une indemnité de 30 000 francs pour la diminution de valeur locative devant résulter pour les maisons qu'il possède, rue de Dunkerque, nos 8 et 10, de l'exécution des travaux rendus nécessaires, par les nivellements entrepris par la ville de Paris, pour raccorder lesdites maisons avec la voie publique; enfin, une somme de 10 000 francs pour diminution de la valeur vénale des maisons dont s'agit, ainsi que les intérêts des indemnités réclamées;

Vu les observations présentées par notre ministre de l'intérieur;

Vu les demandes adressées par le sieur Labille au préfet du département de la Seine, à la date des 4 avril et 2 septembre 1857, et les arrêtés en date du 22 avril et du mois d'octobre de la même année, par lesquels le préfet rejette lesdites demandes;

Vu notre décret rendu au contentieux à la date du 18 mars 1868;

Vu les rapports de l'expertise à laquelle il a été procédé en exécution de notre décret précité, lesdits rapports, en date du 13 août 1868, par lesquels, d'une part, le sieur Mabille, expert du sieur Labille, conclut : 1° en ce qui touche l'indemnité qui doit être la conséquence de la privation de jouissance : à l'allocation d'une indemnité de 15 832f.66, dont 8 166 francs pour privation de jouissance; 3 000 francs pour renchérissement dans le prix des matériaux au moment où le sieur Labille a été autorisé à bâtir, et 4 666f.66 pour perte d'intérêts sur les sommes qui avaient été disposées par le sieur Labille pour payer les constructions; 2° en ce qui touche les maisons nos 8 et 10 : à l'allocation d'une indemnité de 30 400 francs pour dépréciation de valeur locative, et de 10 000 francs pour dépréciation de valeur vénale, d'autre part, le sieur Valcourt : sur le premier point, à une indemnité calculée à raison de 22f.26 par jour de chômage résultant du refus du préfet; sur le deuxième point : 1° à une indemnité de 30 000 francs pour

dépréciation de valeur locative, le sieur Labille restant, après le payement de ladite indemnité, tenu d'indemniser tous les locataires sur ce chef de demande et sur tous autres qui pourraient en ressortir; 2° au refus de toute indemnité pour dépréciation de la valeur vénale qui se confondrait avec la valeur locative;

Vu le rapport de la tierce-expertise, en date du 21 décembre 1868, ledit rapport concluant à ce qu'il soit alloué au sieur Labille : 1° pour privation de jouissance de son terrain : une indemnité de 8 166 francs; 2° pour diminution de valeur locative, comprenant les dépréciations de la valeur vénale : une somme de 30 400 francs; sans toutefois que, par suite du payement de cette indemnité, le sieur Labille puisse être tenu d'indemniser ses locataires du trouble qu'ils éprouveraient pendant l'exécution des travaux; 3° le remboursement de la somme représentant les pertes de loyers que le sieur Labille a eu à subir à raison de la réduction de loyer de 500 francs par an accordée à un des locataires, par jugement du tribunal de la Seine, du 23 août 1861; 4° à l'allocation des intérêts de la première desdites indemnités, à dater du jour de la demande, et des intérêts de la troisième au fur et à mesure de l'échéance de la somme de 500 francs, représentant la réduction dont s'agit;

Vu les nouvelles observations par lesquelles le sieur Labille conclut à ce qu'il nous plaise : fixer l'indemnité qui lui est due à une somme égale au montant des évaluations de son expert, et décider contrairement à la proposition de l'expert de la ville, que le payement de l'indemnité pour diminution de valeur locative, n'aura point pour effet de dégager la ville de Paris de l'obligation, soit de payer les indemnités que les locataires actuels pourraient réclamer, à raison des préjudices de toute nature qui pourraient être pour eux la conséquence des travaux exécutés par la ville; soit de l'obligation de tenir compte au propriétaire des diminutions de loyers qui pourraient être obtenues par les locataires, à raison desdits dommages, et qui seraient supérieures à la diminution de valeur locative, ayant servi de base à l'évaluation des experts;

Ce faisant, condamner la ville en tous les dépens, ainsi qu'aux intérêts des intérêts des sommes alloués;

Vu les observations par lesquelles la ville de Paris, tout en déclarant adhérer aux conclusions du tiers-expert, conclut, d'une part, à ce qu'aucune réserve ne soit faite en ce qui touche les actions que les locataires du sieur Labille pourraient intenter contre lui; d'autre part, à ce qu'aucune indemnité spéciale ne soit allouée à raison de la réduction de loyer obtenue par un de ces locataires,

ladite réduction formant un des éléments d'évaluation de la diminution de valeur locative, à ce que, par suite, l'indemnité allouée soit fixée à 38 566 francs pour toutes causes et dommages; enfin, à ce que le sieur Labille soit condamné aux dépens;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807, et le décret du 22 juillet 1806;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code Napoléon;

En ce qui touche la demande d'indemnité fondée sur le préjudice qu'aurait causé au sieur Labille le refus du préfet de la Seine de l'autoriser à élever sur son terrain même des constructions provisoires, ladite demande tendant à l'allocation de ce chef: 1° d'une somme de 8 166 francs pour privation de jouissance du terrain pendant deux ans et quatre mois; 2° d'une somme de 3 000 francs à raison de l'augmentation qui se serait produite sur le prix des matériaux de construction depuis l'époque à laquelle le sieur Labille a demandé l'autorisation de construire jusqu'au jour où il a été autorisé à le faire; 3° enfin de la somme représentant la perte de 2 p. 100 d'intérêts que le sieur Labille aurait eu à supporter, pendant le même temps, sur les fonds qu'il aurait disposés pour les constructions dès l'année 1857, et qui seraient restés en partie improductifs:

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en fixant à 8 166 fr. l'indemnité à allouer de ce chef au sieur Labille, il sera fait une juste appréciation du préjudice qu'il a eu à supporter par suite du refus du préfet de la Seine et de la privation de jouissance qui a été la conséquence de ce refus;

En ce qui touche l'indemnité réclamée à raison de la diminution de valeur locative et de valeur vénale qui serait, pour les maisons du requérant sises rue de Dunkerque, n°s 8 et 10, la conséquence des travaux de raccordement dont la nécessité a été reconnue:

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que la diminution de valeur locative, qui sera, pour lesdites maisons, la conséquence des travaux de nivellement exécutés par la ville de Paris et des raccordements que ces travaux ont rendus nécessaires, doit être évaluée à 1 520 francs; que, d'autre part, il est établi que ces maisons n'auront pas à subir, en ce qui touche leur valeur vénale, de dépréciation autre que celle qui sera la conséquence de leur diminution de valeur locative ainsi calculée; qu'il suit de là que, en fixant à 30 400 francs la somme que la ville de Paris devra payer au sieur Labille, il sera fait une juste appréciation de l'indemnité à allouer sur le chef de demande dont s'agit;

En ce qui touche l'indemnité réclamée à raison de la condam-

nation prononcée par l'autorité judiciaire contre le sieur Labille au profit du sieur Trouillard, l'un de ses locataires :

Considérant que le sieur Labille ayant été condamné judiciairement, à raison des travaux de voirie exécutés par la ville, à subir une diminution dans le prix d'un de ses loyers, il en résulte qu'il a éprouvé de ce chef un dommage dont il doit être tenu compte dans la fixation de l'indemnité ; mais qu'il n'y a pas lieu de s'en référer aux appréciations faites par l'autorité judiciaire dans des instances où la ville de Paris n'était pas partie ;

Considérant que de l'instruction devant nous il résulte qu'il sera fait une juste évaluation de l'indemnité due à raison de ce dommage en la fixant à une somme égale aux pertes de loyers, calculées sur une perte annuelle de 500 francs, que le sieur Labille a eu à supporter depuis le 23 août 1861, et aura encore à subir jusqu'au payement de l'indemnité ci-dessus allouée pour diminution de la valeur locative de ses maisons, sur le prix de la location primitivement consentie au sieur Trouillard ;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit par nous déclaré que le payement des indemnités pour dépréciation de valeur locative et pertes de loyers ne saurait avoir pour effet, ni d'affranchir la ville de Paris de l'obligation d'indemniser, le cas échéant, les locataires du sieur Labille qui se croiraient fondés à réclamer à raison des dommages de toute nature qui seraient pour eux la conséquence des travaux exécutés par la ville, rue de Dunkerque ; ni de la garantir contre le recours du sieur Labille, soit dans le cas où les demandes d'indemnité dont s'agit seraient formées directement contre lui par ses locataires, soit dans le cas où ceux-ci obtiendraient, à raison desdits dommages, des diminutions de loyer supérieures aux évaluations qui ont servi à déterminer le montant de l'indemnité allouée pour dépréciation de valeur locative ;

En ce qui touche la réserve des droits des locataires :

Considérant que le sieur Labille n'a pas qualité pour stipuler des réserves au nom de ses locataires ;

En ce qui touche le surplus des réserves :

Considérant que le sieur Labille ne justifie d'aucune contestation entre lui et la ville de Paris sur les points dont s'agit ;

Sur les intérêts :

Considérant, d'une part, que le sieur Labille a demandé les intérêts de l'indemnité à laquelle il avait droit, dans son mémoire présenté devant le conseil de préfecture et enregistré à la préfecture du département de la Seine, le 24 avril 1861 ; qu'il suit de là

qu'il a droit, à partir dudit jour, aux intérêts de l'indemnité de 8 166 francs, qui lui est allouée pour le préjudice qu'il a eu à supporter par suite de l'impossibilité où il s'est trouvé d'utiliser son terrain;

Mais considérant, en ce qui touche l'indemnité pour dépréciation de la valeur locative et de la valeur vénale des maisons du sieur Labille, que, aux termes de l'artile 1153 du code Napoléon, la condamnation au payement des intérêts ne saurait être prononcée qu'en cas de retard dans le payement de la somme due; qu'il suit de là qu'il n'y a pas lieu de condamner la ville de Paris au payement des intérêts de l'indemnité allouée à raison d'une dépréciation qui serait la conséquence de travaux de raccordement non encore exécutés;

Considérant, en ce qui touche l'indemnité pour pertes de loyers, que le sieur Labille a demandé les intérêts de cette indemnité par son mémoire ci-dessus visé au conseil de préfecture, en date du 23 avril 1863;

Considérant que l'indemnité dont s'agit n'est que la représentation de pertes subies sur les termes de loyers; que, de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu d'allouer au sieur Labille, à partir du 23 avril 1863, les intérêts de la somme représentant la perte des termes de loyer échus à cette date, calculée à raison d'une perte annuelle de 500 francs, et successivement les intérêts des termes de loyer calculés d'après cette base, au fur et à mesure de leur échéance, jusqu'au payement de l'indemnité ci-dessus fixée pour dépréciation de valeur locative;

Sur les intérêts des intérêts:

Considérant que, aux termes de l'article 1154 du code Napoléon, les intérêts dus pour une année entière peuvent eux-mêmes produire intérêts à partir du jour de la demande qui en est faite;

Considérant que le sieur Labille a demandé les intérêts des intérêts des sommes qui lui étaient dues, dans son mémoire enregistré au secrétariat de la section du contentieux de notre conseil d'État, le 7 mai 1867; qu'à cette date il lui était dû, en vertu du présent décret: 1° six années d'intérêts de l'indemnité de 8 166 fr.; 2° quatre années d'intérêts de l'indemnité représentant les pertes de loyers, calculées à raison d'une perte annuelle de 500 francs, subies par lui depuis le 23 août 1861 jusqu'au 23 avril 1863, date à laquelle il a demandé les intérêts de ladite indemnité; plus trois années d'intérêts de l'indemnité de 500 francs, représentant la perte de loyers subie en 1863; deux années d'indemnité afférente à l'année 1864; enfin l'année d'intérêts de cette indemnité pour

1865; que, dès lors, il a droit, à partir du 7 mai 1867, aux intérêts desdites années d'intérêts échues à cette date;

Considérant, en outre, que le sieur Labille a renouvelé sa demande des intérêts des intérêts de l'indemnité qui lui est due, dans son mémoire ci-dessus visé enregistré le 19 janvier 1869; que, dès lors, il a droit, à partir de ce jour, aux intérêts de l'année d'intérêts de l'indemnité susceptible de porter intérêts qui lui est allouée par le présent décret échue à cette date depuis le 7 mai 1867, jour de sa première demande des intérêts des intérêts;

Art. 1er. La ville de Paris payera au sieur Labille, à titre d'indemnité: 1° une somme de 8 166 francs pour le préjudice qui est résulté pour lui du refus du préfet de la Seine, de l'autoriser à élever des constructions sur son terrain, et de l'impossibilité où il s'est trouvé par suite, d'utiliser ce terrain pendant deux ans et quatre mois; 2° une somme de 30 400 francs pour la diminution de valeur locative et de valeur vénale qui sera, pour ses maisons de la rue de Dunkerque, nos 8 et 10, la conséquence des travaux de raccordement que les nivellements exécutés par la ville de Paris ont rendus nécessaires; 3° la somme représentant les pertes de loyers, calculées à raison d'une perte annuelle de 500 francs que le sieur Labille a eu à supporter depuis le 23 août 1861, et aura encore à subir, sur le bail consenti au sieur Trouillard, jusqu'au payement par la ville de l'indemnité allouée par le présent décret pour diminution de valeur locative.

2. Le sieur Labille aura droit, à partir du 24 avril 1861, aux inrêts de la somme précitée de 8 166 francs. Il aura également droit, à partir du 23 avril 1863, aux intérêts de la somme représentant la perte de loyers subie par lui jusqu'à cette date sur le bail du sieur Trouillard, et calculée suivant les bases ci-dessus indiquées et successivement aux intérêts des termes de loyers formant chaque année le montant de ladite indemnité, au fur et à mesure de l'échéance desdits termes; le sieur Labille aura, en outre, droit, à partir du 7 mai 1867: 1° aux intérêts des six années d'intérêts de l'indemnité précitée de 8 166 francs, échues à cette date; 2° aux intérêts des années d'intérêts échues à cette date, de la somme représentant les pertes de loyers supportées annuellement par lui sur le bail du sieur Trouillard; il aura enfin droit, à partir du 19 janvier 1869, aux intérêts de l'année d'intérêts des mêmes indemnités, échue depuis le 7 mai 1867.

3. Le surplus des conclusions du sieur Labille est rejeté. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Ville condamnée aux dépens et aux frais d'expertise.)

(N° 3250)

[26 mai 1869.]

Dommage. — Construction d'un pont. — Navire perdu. — Responsabilité. —(Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon contre les sieurs Devoulx et consorts.) — *Un concessionnaire de chemin de fer, qui n'a fait établir aucun signal sur la pile d'un pont en construction, alors que cette pile était surmontée par une couche d'eau qui ne permettait pas d'en reconnaître l'existence, est responsable de toutes les conséquences de la perte d'un navire qui s'est brisé contre cette pile* (*).

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tendant à ce qu'il nous plaise: annuler un arrêté du 18 mai 1867, par lequel le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône l'a condamnée à payer aux propriétaires du navire, *le Gaspardo* et de son chargement, les neuf dixièmes de la perte que leur a fait éprouver le naufrage dudit navire contre une pile en construction du pont que la compagnie faisait établir sur le Rhône pour le passage du chemin d'Arles à Lunel;

Ce faisant, attendu que si cet ouvrage, accidentellement recouvert par les eaux, n'était indiqué par aucun signe extérieur, le capitaine Callamand, qui commandait le navire, en connaissait l'existence et l'emplacement, et que le naufrage doit être attribué uniquement à une fausse manœuvre tentée par ce capitaine;

Ordonner la restitution à la compagnie de toutes les sommes qu'elle justifierait avoir payées avec intérêts à partir du jour du payement;

Vu le mémoire en défense, portant recours incident présenté pour: 1° les sieurs Devoulx frères, propriétaires du navire *le Gaspardo*; 2° le sieur Callamand, capitaine; 3° les sieurs Renard et Baude, négociants, propriétaires des marchandises chargées sur *le Gaspardo*; ledit mémoire tendant à ce qu'il nous plaise rejeter le pourvoi avec dépens, par le motif que la compagnie, en n'indi-

(*) Voir l'arrêt du 12 mai 1869 (sieur Beauchamp), tome précédent, p. 843.

quant pas l'emplacement de la pile qui était surmontée par les eaux, aurait commis une imprudence dont les conséquences doivent rester à sa charge ; que le capitaine du *Gaspardo* n'a eu aucune connaissance de l'existence des constructions, et que la manœuvre, pendant laquelle est survenu l'accident, n'aurait présenté aucun danger s'il avait su où était situé l'écueil ;

Ce faisant, dire : 1° que c'est à tort que le conseil de préfecture a laissé à la charge des exposants le dixième des dommages évalués par les experts à 9 828 francs; 2° qu'ils ont droit, en sus de cette somme, au remboursement de 402f.90 qu'ils ont dû payer à l'administration pour frais d'enlèvement du grand mât effectué d'office, ainsi qu'ils en justifient par la quittance du percepteur, du 8 juin 1867 ; 3° qu'enfin c'est à tort que le conseil de préfeture ne leur a pas alloué les intérêts à partir du 6 juillet 1866, jour où ils les avaient demandés ;

Vu les observations du ministre des travaux publics ;

Vu la lettre par laquelle le ministre de la marine, sur la demande qui lui avait été adressée par la section du contentieux du conseil d'État, donne communication des pièces de l'instruction à laquelle il a été procédé devant la commission des naufrages, sur la conduite du capitaine Callamand, ensemble lesdites pièces;

Vu le mémoire présenté pour les sieurs Devoulx et autres, par lequel ils déclarent produire, à l'appui de leur demande d'intérêts, un arrêté du 9 octobre 1866, par lequel le conseil de préfecture a ordonné l'expertise, ensemble ledit arrêté contenant mention de la demande d'intérêts formée par les exposants le 6 juillet précédent;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ;

Considérant que la compagnie requérante ne conteste pas qu'elle n'avait fait établir aucun signal sur la pile du pont en construction contre laquelle s'est brisé le navire *le Gaspardo*, bien que cette pile fût alors surmontée par une couche d'eau qui ne permettait pas d'en reconnaître l'existence; que, pour repousser l'action en indemnité dirigée contre elle par les propriétaires du navire et de son chargement, elle se borne à alléguer que le capitaine Callamand, qui le commandait, aurait causé le naufrage par une manœuvre imprudente, mais qu'elle ne justifie ni que ledit capitaine ait eu connaissance de l'écueil, ni que la manœuvre qu'il avait entreprise eût offert aucun péril si l'emplacement dudit écueil avait été indiqué ; que, dans ces circonstances, il y a lieu de rejeter le pourvoi de la compagnie et, statuant sur le recours incident, de décider que la totalité de la somme à laquelle a été éva-

luée la valeur du navire et de son chargement sera payée par la compagnie aux ayants droit;

Sur les conclusions des sieurs Devoulx et autres tendant à obtenir de la compagnie le remboursement de la somme de 402f.90 qu'ils ont dû payer pour frais d'enlèvement du grand mât du *Gaspardo* effectué d'office par les soins de l'administration :

Considérant que les sieurs Devoulx justifient du montant de cette dépense par la production de la quittance qui leur a été délivrée. le 7 juin 1867, par le percepteur de Saint-Chamas, et que ces frais doivent être mis à la charge de la compagnie reconnue responsable du naufrage;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que les sieurs Devoulx et consorts avaient demandé les intérêts des sommes qui leur étaient dues le 6 juillet 1866; qu'ainsi, d'une part, ils ont droit, à partir dudit jour, aux intérêts de la somme de 9828 francs qui leur était due à cette date et que, d'autre part, ils ont droit aux intérêts de la somme de 402f.90 à partir du 7 juin 1867, jour où ils l'ont déboursée;

Art. 1er. La requête de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditérranée est rejetée.

2. La somme due par la compagnie aux sieurs Devoulx et autres ci-dessus dénommés est fixée comme il suit: 1° 9828 francs pour prix du navire *le Gaspardo* et de son chargement, avec intérêts à partir du 6 juillet 1866; 2° 402f.90 pour frais d'enlèvement du grand mât de ce navire avec intérêts à partir du 7 juin 1867. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Compagnie condamnée aux dépens.)

(N° 3251)

[26 mai 1869.]

Dommage. — Exhaussement de la voie. — Intérêts non demandés.—(Sieur et dame Bourg.)— *Appréciation du dommage et de l'indemnité. — Lorsque les intérêts d'une indemnité pour dommages causés par des travaux publics n'ont pas été demandés devant le conseil de préfecture, ce conseil ne peut prendre l'initiative d'en allouer.*

Napoléon, etc.,

Vu les requêtes présentées pour les sieur et dame Bourg, pro-

priétaires d'un immeuble sis à Paris, rue Nicolet, nos 2 et 4, tendant à ce qu'il nous plaise: réformer un arrêté du 30 janvier 1867, par lequel le conseil de préfecture de la Seine ne leur aurait alloué qu'une indemnité insuffisante à raison du dommage causé à leur immeuble par l'exhaussement du sol des voies publiques qui le bornent;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a évalué l'indemnité à allouer aux propriétaires en admettant que les travaux indiqués par l'expert de la ville suffiraient pour réparer le dommage causé et mettre l'immeuble dans une situation équivalente à celle qu'il avait autrefois; mais que lesdits travaux auraient pour effet de placer le rez-de-chaussée en contre-bas du sol de la voie publique, de diminuer la hauteur du premier étage de façon à le rendre inhabitable, de nuire à l'écoulement des eaux de la cour et de rendre humides les logements du rez-de-chaussée; qu'ils ne consolideraient pas les bâtiments; que le dommage causé ne pourrait être réparé qu'à l'aide des travaux indiqués par l'expert des propriétaires et par l'allocation d'une indemnité, tant pour l'exécution des travaux que pour la dépréciation de l'immeuble; que le conseil de préfecture aurait à tort refusé de tenir compte aux propriétaires de la perte de loyer qu'ils auraient à subir pendant toute la durée de l'exécution des travaux;

Condamner la ville de Paris à leur payer, conformément aux évaluations de leur expert, 8 630f.25 pour la dépense des travaux à exécuter; 27 820 fr. pour indemnités de dépréciation, et 1 250 fr. pour perte de loyer pendant l'exécution des travaux; subsidiairement, attendu que le conseil de préfecture aurait, à tort, refusé de tenir compte de la dépréciation de l'immeuble, condamner la ville à leur payer 10 037f.50 pour la dépense des travaux à exécuter conformément aux indications de l'expert de la ville, 5100 fr. pour dépréciation, et 1 250 francs pour perte de loyer; le tout avec intérêts à partir de la demande; mettre les frais d'expertise et les dépens à la charge de la ville de Paris;

Vu le mémoire en défense présenté pour le préfet de la Seine, au nom de la ville de Paris, tendant au rejet du recours et à la condamnation des requérants aux dépens, par les motifs que les travaux indiqués par l'expert de la ville auraient pour résultat de consolider les bâtiments et de les placer dans une situation équivalente à celle qu'ils avaient autrefois, et ne présenteraient pas les inconvénients signalés par le recours; que le conseil de préfecture aurait tenu compte de toutes les causes du dommage et qu'il aurait avec raison, refusé d'allouer une indemnité pour perte de loyer;

Vu le mémoire présenté par le préfet de la Seine, au nom de la ville de Paris, par lequel ladite ville déclare former un recours incident, tendant à l'annulation de la disposition de l'arrêté attaqué relative aux intérêts, par le motif que les réclamants n'avaient pas formé de demande des intérêts devant le conseil de préfecture et qu'ainsi lesdits intérêts leur auraient été alloués, à tort, à partie de la date de l'arrêté;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dommages causés à l'immeuble des sieur et dame Bourg par l'exhaussement du sol de la rue Nicolet jusqu'à la hauteur indiquée par la ville de Paris, c'est-à-dire jusqu'à la côte de 32m.68 au-dessus du niveau de la mer à l'angle nord-est du bâtiment principal, consistent en ce que la valeur locative du rez-de-chaussée des parties de bâtiments bordant la voie publique subit une diminution notable, en ce qu'il est nécessaire d'exécuter certains travaux pour faciliter l'accès des diverses parties de l'immeuble, et en ce que certaines parties des bâtiments ne pourront être données en locations pendant la durée de l'exécution des travaux; qu'il sera fait une équitable appréciation de l'indemnité due par la ville de Paris aux sieur et dame Bourg à raison des diverses causes de dommages précitées en la fixant à la somme de 22 000 francs;

Considérant que les sieur et dame Bourg n'ayant pas demandé devant le conseil de préfecture les intérêts de l'indemnité qui leur était due, c'est à tort que ledit conseil les leur a alloués à partir du 30 janvier 1867; qu'il y a seulement lieu de les allouer à partir du 12 juin 1867, date de la demande qu'ils en ont formée devant nous;

Art. 1er. La ville de Paris payera aux sieur et dame Bourg, à titre d'indemnité, une somme de 22 000 francs, et les intérêts de ladite somme à partir du 12 juin 1867. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Frais d'expertise et dépens à la charge de la ville.)

(N° 3252)

[1er juin 1869.]

Associations syndicales. — Curage. — Délai de réclamation. — (Sieur Lainé contre l'association syndicale du Charenton.) — *Pour les taxes relatives à des travaux de curage de rivières non navigables, le recouvrement des rôles s'opère de la même manière que celui des contributions publiques, et les demandes en décharge ou réduction doivent être présentées dans les trois mois de la publication des rôles.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée par le sieur Lainé, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 8 mars 1867, par lequel le conseil de préfecture de la Charente a rejeté, comme tardivement présentée, sa demande en décharge de la taxe à laquelle il a été imposé, pour 1864, sur le rôle de l'association syndicale du ruisseau du Charenton ;

Ce faisant et attendu que les dépenses auxquelles le montant de cette taxe est affecté ne sont pas relatives à un simple curage ; qu'elles s'appliquent aussi à des travaux d'élargissement et de redressement du lit du cours d'eau, et même à des travaux de desséchement; attendu que ces travaux n'ont pas été autorisés dans les formes prescrites par la loi; que, dès lors, les taxes ayant pour objet le recouvrement des dépenses qu'ils ont entraînées n'étant pas régulièrement établies, les règles relatives au recouvrement des contributions directes ne leur sont pas applicables; décider, en conséquence, que c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté la demande du réclamant comme ayant été tardivement présentée par application des lois des 21 avril 1832 et 4 août 1844 ;

Au fond, attendu que les formalités prescrites par la loi du 16 septembre 1807 n'ont pas été remplies pour les travaux de desséchement entrepris par le syndicat et que le sieur Lainé ne peut être considéré comme intéressé aux travaux de curage, lui accorder décharge de la taxe à laquelle il a été imposé ;

Vu les observations du ministre des travaux publics ;

Vu les lois du 14 floréal an XI (art. 2 et 3) du 21 avril 1832 (art. 28) et du 4 août 1844 (art. 8);

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la taxe à laquelle le sieur Lainé a été imposé, est relative à des travaux de curage de la rivière non navigable du Charenton ; que, dès lors, aux termes de l'article 3 de la loi du 14 floréal an XI ci-dessus visée, le recouvrement des rôles doit s'opérer de la même manière que celui des contributions publiques;

Considérant qu'aux termes de l'article 28 de la loi du 21 avril 1832 et de l'article 8 de la loi du 4 août 1844 ci-dessus visées, les demandes en décharge ou en réduction de contributions directes doivent être présentées dans les trois mois de la publication des rôles ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les rôles préparés et arrêtés par le syndicat du Charenton, pour 1864, n'ont pas été publiés après avoir été rendus exécutoires, le 16 juin 1864, par le préfet, et que le sieur Lainé a formé sa demande devant le conseil de préfecture avant d'avoir payé ladite cotisation ; que dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation comme tardive;

Au fond :

Considérant qu'en l'état actuel de l'instruction il y a lieu de renvoyer le sieur Lainé devant le conseil de préfecture pour être prononcé ce qu'il appartiendra sur sa réclamation ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Charente, du 8 mars 1867, est annulé.

2. Le sieur Lainé est renvoyé devant le même conseil de préfecture pour faire statuer sur sa demande en décharge de la taxe à laquelle il a été imposé, pour 1864, sur le rôle de l'association syndicale du Charenton.

(N° 3253)

[1er juin 1869.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Redressement irrégulièrement exécuté. — Condition mise par un propriétaire à son consentement. — Indivisibilité de sa déclaration. — Réduction de la taxe. — (Sieur Thomas.) *— Bien qu'un arrêté préfectoral se soit borné à ordonner le curage à vieux fonds et à vieux bords d'un ruisseau, l'administration a fait exécuter des travaux de*

redressement, qui n'avaient pas été régulièrement autorisés. Dans ces conditions, un propriétaire qui a consenti à ces travaux de redressement dans la traversée de sa propriété, mais sous la condition de ne contribuer à la dépense que pour une certaine somme, ne peut être porté pour une somme supérieure sur le rôle de la répartition des dépenses.

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée par le sieur Thomas, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 11 novembre 1867, par lequel le conseil de préfectnre du Tarn a rejeté sa demande en réduction de la taxe à laquelle il a été imposé sur le rôle de répartition des dépenses effectuées pour le curage du ruisseau d'Agros dans la commune de Sieurac;

Ce faisant, attendu que les travaux exécutés par l'administration ont compris non-seulement des travaux de curage tels qu'ils avaient été prescrits par l'arrêté du prefet du Tarn, en date du 27 juin 1863, mais aussi des travaux de redressement, qui n'ont pas été autorisés par un règlement d'administration publique; que, si le requérant, après avoir protesté contre l'exécution de ces travaux, a fini par en permettre la continuation sur sa propriété, il ne l'a fait qu'à la suite d'un arrangement survenu entre lui et M. de Perrodil, ingénieur ordinaire chargé du service hydraulique dans l'arrondissement d'Albi, aux termes duquel il ne devait contribuer aux dépenses relatives au ruisseau d'Agros que pour une somme de 35 francs, représentant les frais de curage auxquels l'arrêté préfectoral précité l'avait assujetti, en sa qualité de riverain dudit ruisseau sur une longueur de 100 mètres; que s'il a consenti à l'exécution des travaux et n'a pas demandé d'indemnité a raison du dommage causé à sa propriété, l'administration doit tenir compte des conditions sous lesquelles son consentement a été donné, que ces conditions ne sont pas déniées par M. Perrodil et que le conseil de préfecture a refusé d'entendre le conducteur Locaux qui en avait eu connaissance;

Accorder au requérant la réduction demandée;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur;

Vu les lois des 14 floréal an XI, 16 septembre 1807, les décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861;

Considérant que l'arrêté du préfet du département du Tarn, en date 27 juin 1863, s'est borné à ordonner le curage à vieux fonds et à vieux bords du ruisseau d'Agros dans la commune de Sieurac, et qu'il n'est pas contesté que l'administration a fait exécuter des

travaux de redressement, qui n'avaient pas été régulièrement autorisés; que, si le sieur Thomas reconnaît que c'est avec son consentement qu'ont été exécutés les travaux de redressement dans la traverse de sa propriété, il déclare, en même temps, qu'il n'a consenti à l'exécution de ces travaux que sous la condition de ne contribuer à la dépense que pour la somme de 35 francs, dont il aurait été passible, si les travaux avaient été bornés au curage prescrit par l'arrêté précité; que la déclaration du sieur Thomas ne peut être divisée; que l'administration qui s'est prévalu du consentement du sieur Thomas pour donner suite à l'exécution des travaux de redressement, ne saurait s'affranchir des conditions auxquelles ce consentement avait été donné; que, dans ces circonstances, le requérant est fondé à demander que le montant de la contribution à laquelle il a été imposé pour travaux exécutés au ruisseau d'Agros soit réduit à la somme de 35 francs;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département du Tarn, en date du 11 novembre 1867, est annulé.

2. La taxe à laquelle le sieur Thomas a été imposé sur le rôle de répartition des dépenses effectuées pour l'achèvement des travaux de curage et de redressement du ruisseau d'Agros, dressé le 10 août 1868, et rendu exécutoire par arrêté du préfet du Tarn, le 28 septembre suivant, est réduite à la somme de 35 francs.

(N° 3254)

[2 juin 1869.]

Associations syndicales. — Arrosage. — Contenance des terrains engagés par la souscription. — Intérêts. — (Sieurs Trône contre le syndicat du canal de Cadenet.) — *La déclaration faite par un propriétaire, lors de la constitution d'une association d'arrosage, au sujet de la contenance des propriétés qu'il engage dans le périmètre arrosable d'un canal, a un caractère définitif, d'après les actes constitutifs du syndicat et ne peut plus être modifiée, après la formation de la société, que pour ajouter aux surfaces déclarées celles que le syndicat prouverait avoir été omises à tort* (*). — *Les particuliers, qui ont obtenu dé-*

(*) « En effet, dit le ministre des travaux publics dans son avis, quand une association se forme pour la création d'un canal, il faut que le nombre des

charge ou réduction de contributions directes ou de taxes assimilées, avec remboursement des frais d'expertise, ne sont autorisés par aucune disposition de loi à réclamer les intérêts des sommes qui leur sont remboursées (*).

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Trône (Simon), tendant à ce qu'il nous plaise : réformer un arrêté du 23 décembre 1864, par lequel le conseil de préfecture du département de Vaucluse, en ordonnant que par de nouveaux experts, il sera procédé à une détermination de la contenance des terrains appartenant au sieur Trône et engagés dans la société du canal de Cadenet, a décidé : 1° que cette contenance ne pourrait être réduite à moins de 110 hectares, à moins que, par suite de modifications aux travaux du canal, certaines parcelles engagées ne puissent pas être arrosées ; 2° que, de la contenance totale, il ne pourra être déduit plus de 38 hectares, comme graviers ou terres arrosables par les eaux du canal de Janson ou par des eaux de source ;

Ce faisant, attendu : 1° qu'en restreignant ainsi la mission des experts, le conseil de préfecture a violé l'autorité de la chose jugée par son précédent arrêté du 6 juin 1863, qui les aurait chargés d'évaluer la contenance réelle des terres imposables sans restriction aucune ; 2° que la disposition attaquée a donné à tort un caractère définitif à la déclaration faite par le requérant, le 14 décembre 1853, tant de la contenance totale de ses propriétés dans le périmètre de la société, que des contenances qu'il entendait ne pas engager dans ladite société, alors que cette déclaration n'était

---

engagements permette de faire face aux dépenses, et c'est au jour de la signature des souscriptions que tous les intéressés se comptent pour apprécier l'utilité et la possibilité de l'entreprise à laquelle ils s'engagent par une association mutuelle et réciproque. Le jour où M. Trône père a soumis 67 hectares d'un côté et 43 de l'autre à l'arrosage, eût-il sous la main un moyen plus facile et plus économique d'arrosage, il renonce à ce moyen d'arrosage pour se soumettre à l'association de Cadenet et recevoir l'arrosage des mains de cette association à laquelle il a incorporé les 110 hectares, montant de la souscription. Il n'y aurait lieu d'opérer de déduction sur les 110 hectares engagés qu'autant que, vu le niveau des canaux et des terres ou vu le volume d'eau disponible, l'association de Cadenet ne pourrait pas fournir l'eau à la totalité des terres engagées. Mais aucune de ces exceptions ne s'est produite. »

(*) Voir les arrêts visés par le conseil : 20 juillet 1854 (Rempal) et 20 juillet 1867 (Trône), ainsi qu'un arrêt rendu à la même date du 2 juin 1869 dans une espèce également pendante entre le requérant et le syndicat du canal de Cadenet (3e série, V, 24 ; 4e série, VIII, 847 ; IX, 1007). L'arrêt du 20 juillet 1854 est précédé d'une notice historique qui expose les précédents de l'affaire.

que provisoire et pouvait être modifiée dans l'intérêt du souscripteur, aussi bien que dans celui du syndicat;

Dire que les experts ne devront compter comme terres imposables que les parcelles susceptibles d'être arrosées utilement par les eaux du canal de Cadenet et qui n'étaient arrosées ni par les eaux du canal de Janson, ni par les eaux de sources, et condamner aux dépens, soit l'administration, soit le syndicat;

Vu le mémoire en défense présenté par le syndicat du canal de Cadenet, tendant au rejet du pourvoi, par le motif que, d'après les actes constitutifs de la société, l'engagement des souscripteurs ne peut être modifié que pour réparer les omissions qu'ils auraient faites de parcelles imposables;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics;

Vu la requête présentée pour le sieur Trône (Joseph), agissant, tant en son nom personnel que pour ses cohéritiers ayants droit dans la succession non encore liquidée du sieur Trône (Simon), tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 22 mai 1867, par lequel le conseil de préfecture du département de Vaucluse, statuant conformément à l'avis des experts, nommés en exécution de son précédent arrêté du 23 décembre 1864, a fixé à 110 hectares la contenance pour laquelle le sieur Trône devait rester définitivement engagé dans l'association et a mis à sa charge les frais des deux expertises;

Ce faisant, attendu que les experts ont refusé d'admettre comme terres arrosables par eau de source et, par suite, de déduire de la société les domaines de Capute et de Champlong qui étaient, de temps immémorial, arrosés par les eaux provenant du fossé de l'Eze; que leur avis était fondé sur un arrêté préfectoral du 2 juin 1864, qui avait interdit cet arrosage, et doit, par conséquent, être écarté, cet arrêté ayant été postérieurement annulé par un décret rendu par nous, au contentieux, le 20 juillet 1867;

Dire que le requérant ne sera compris dans l'association que pour 37 hectares; lui accorder décharge des frais d'expertise; dire qu'il aurait droit aux intérêts des sommes qu'il aurait payées et condamner le syndicat aux dépens;

Vu le mémoire en défense portant recours incident présenté pour le syndicat, tendant à ce qu'il nous plaise : rejeter le pourvoi et porter à 128 hectares la contenance des terres imposables, ainsi que le proposaient les premiers experts;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics;

Vu la requête par laquelle le sieur Trône (Joseph), ès-nom qu'il agit, conclut à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 12 novem-

bre 1867, par lequel le conseil de préfecture a rejeté ses réclamations contre les taxes auxquelles il a été imposé pour l'année 1865;

Ce faisant attendu : 1° que la contenance à raison de laquelle il a été imposé est exagérée ; 2° que l'article 1er du décret du 18 novembre 1854 dispose que les frais d'entretien ne doivent être supportés que par les propriétaires qui ont fait usage des eaux dans l'année courante, et qu'aucune disposition des actes constitutifs du syndicat n'autorisait l'émission d'un rôle, dit d'entretien général, à recouvrer sur tous les associés;

Dire que sa cotisation sera calculée sur 37 hectares seulement et lui accorder décharge des taxes auxquelles il a été imposé sur le rôle d'entretien général avec intérêts et dépens;

Vu la délibération du syndicat provisoire constitué pour l'établissement d'un canal destiné à arroser le territoire des communes de Cadenet, Villelaure et Puyvert, en date du 20 juin 1853, et indiquant les conditions auxquelles devront adhérer les propriétaires qui voudront s'associer.

Vu l'arrêté du 28 juin 1853, par lequel le préfet du département de Vaucluse approuve cette délibération et autorise l'ouverture de la liste de souscription aux clauses proposées par le syndicat notamment aux conditions suivantes: « 3° Tout propriétaire qui voudra faire partie de l'association sera tenu d'engager, dans ladite association, toutes les propriétés qu'il possède dans le périmètre que le canal projeté pourra arroser, à l'exception de celles qui s'arrosent actuellement par des eaux de source; mais ces propriétés devront être énumérées dans les déclarations à intervenir. Toutes celles qui ne seraient pas nominativement réservées feraient de droit partie de l'association; ces réserves devront précéder la clôture des listes de souscription. 4° Le maximum de la cotisation de construction première ne pourra excéder 400 francs par hectare ; »

Vu l'extrait des listes de souscription duquel il résulte qu'à la date du 14 décembre 1853, le sieur Simon Trône a déclaré une contenance de 148 hectares de laquelle il déduisait 38 hectares pour diverses causes, restaient 110 hectares engagés dans l'association;

Vu notre décret en date du 18 novembre 1854, constituant en association syndicale les propriétaires compris sur les listes de souscription ;

Vu nos décrets rendus au contentieux le 20 juillet 1854 et le 20 juillet 1867 ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 14 floréal an XI et 16 septembre 1807;

Vu les lois annuelles de finance;

Considérant que les pourvois ci-dessus visés sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par un même décret;

En ce qui concerne l'arrêté du 25 décembre 1864;

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture aurait méconnu l'autorité de la chose jugée par son précédent arrêté du 6 juin 1863, en décidant que les experts chargés de procéder à une nouvelle vérification ne pourraient réduire les terres à raison desquelles le sieur Trône serait compris dans la société, à une contenance inférieure à 110 hectares, ni déduire plus de 38 hectares comme étant composés de graviers ou arrosés par d'autres eaux que celles du canal de Cadenet:

Considérant que, des termes mêmes de l'arrêté ci-dessus visé du 6 juin 1863, il résulte que le conseil de préfecture en ordonnant une expertise pour le cas où le syndicat contesterait la contenance de 110 hectares à laquelle étaient réduites provisoirement les terres engagées dans l'association, n'avait pas indiqué aux experts les bases de leurs opérations; qu'ainsi ledit conseil, après avoir constaté que le mode de procéder adopté par les experts était défectueux et rendait nécessaire une nouvelle vérification, n'a violé aucun droit acquis en indiquant sur quels point cette vérification devait porter;

Au fond :

Considérant qu'aux termes des délibérations et arrêté ci-dessus visés qui ont fixé les obligations des associés, toutes les propriétés que possèdent les souscripteurs dans le périmètre arrosable par les eaux du canal de Cadenet doivent être engagées dans la société, à l'exception des terres déjà arrosées par d'autres eaux et sous la condition que les terres qu'ils entendent ainsi réserver auront été expressément désignées avant la clôture des listes de souscription;

Considérant qu'à la date du 14 décembre 1855, le sieur Trône a déclaré posséder, dans le périmètre arrosable, 148 hectares, desquels il en déduisait 38 seulement pour diverses causes; que cette déclaration avait un caractère définitif et ne pouvait plus être modifiée que pour ajouter aux surfaces déclarées celles que le syndicat prouverait avoir été omises à tort; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que les experts ne pourraient pas réduire à moins de 110 hectares la contenance engagée par le sieur Trône, sauf le cas où, par suite de changements dans la direction des travaux, quelques-unes des parcelles engagées ne pourraient plus être arrosées;

En ce qui concerne l'arrêté du 22 mai 1867 :

Considérant que le conseil de préfecture, se fondant sur le rapport des experts qui avaient fixé à 109 hectares 35 ares 21 centiares la superficie des terres appartenant au sieur Trône, dont l'irrigation doit se faire au moyen des eaux du canal de Cadenet, a décidé que le sieur Trône resterait engagé pour 110 hectares, minimum de contenance fixée par son précédent arrêté du 25 décembre 1864; qu'il y a lieu d'examiner si, pour déterminer cette contenance, ledit conseil a omis plusieurs parcelles imposables, ainsi que le prétend le syndicat;

En ce qui touche une parcelle de 9 hectares 22 ares 54 centiares située au quartier dit du Vieux-Château :

Considérant que le syndicat se fonde sur ce qu'il ne serait pas impossible d'y conduire les eaux du canal de Cadenet et sur ce que le sol ne serait pas impropre aux irrigations;

Mais considérant que les experts ont constaté qu'à raison de la nature de ce sol et des cultures qui peuvent y être tentées, cette parcelle ne doit pas être considérée comme terre arrosable;

En ce qui touche la parcelle de 4 hectares 40 ares 75 centiares comprise dans la terre dite la Grande-Pièce :

Considérant que le syndicat ne conteste pas que le sieur Trône ait le droit de faire usage des eaux du canal de Janson pour l'irrigation de cette pièce; qu'il se borne à soutenir qu'au moment de la souscription de ce propriétaire, il aurait pu être empêché d'user de ce droit par le sieur Rampal, alors en possession du canal de Janson ;

Mais considérant qu'en fait, l'exercice du droit du sieur Trône n'a jamais été empêché et qu'actuellement la propriété du canal de Janson est rentrée dans ses mains;

En ce qui concerne la parcelle de 1 hectare 50 ares comprise dans la terre dite Le Clos :

Considérant que cette parcelle ne faisait pas partie des propriétés possédées en 1780 par la famille de Forbin-Janson; que, par suite, d'après les lettres patentes du 11 mars de la même année, le sieur Trône n'a pas le droit d'y conduire les eaux du canal de Janson; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a déduit cette parcelle de la contenance à maintenir dans l'association en se fondant sur ce qu'en fait, elle serait arrosée au moyen des eaux de ce canal;

Considérant que, par l'addition de cette parcelle aux 109 hectares 35 ares 21 centiares admis par les experts, la contenance imposable sera portée à 110 hectares 85 ares 21 centiares;

Mais considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction qu'il y aurait lieu de déduire de cette contenance plusieurs parcelles arrosées par les eaux de divers fossés, notamment du fossé de l'Èze; qu'ainsi il y a lieu de maintenir le sieur Trône dans l'association pour la contenance de 110 hectares par lui souscrite;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture, par son arrêté du 6 juin 1863, avait fixé provisoirement à 110 hectares la contenance imposable et n'avait ordonné une expertise que pour le cas où le syndicat contesterait cette réduction; que le syndicat a provoqué cette expertise à la suite de laquelle il a été reconnu que l'appréciation faite par le conseil de préfecture devait être maintenue; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas mis les frais d'expertise à la charge du syndicat;

En ce qui concerne les intérêts des sommes que le sieur Trône aurait déboursées pour payer les frais d'expertise :

Considérant que, si les particuliers qui ont obtenu décharge ou réduction des contributions directes ou des taxes assimilées, peuvent demander le remboursement des frais d'expertise, aucune disposition de loi ne les autorise à réclamer les intérêts des sommes qui leur sont remboursées;

En ce qui concerne l'arrêté du 12 novembre 1867;

Sur la question de contenance des terres engagées dans l'association :

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que c'est avec raison que les taxes relatives à l'année 1865 ont été calculées sur une surface totale de 110 hectares;

Sur les conclusions du requérant tendant à ce qu'il soit décidé que, d'après l'article 1er de notre décret du 18 novembre 1854, tous les frais d'entretien doivent être répartis annuellement en prenant pour base, non la surface des terres engagées dans l'association, mais celle des terres arrosées pendant l'année et que c'est arbitrairement que, pour l'année 1865, il a été émis un rôle dit d'entretien général à recouvrer sur tous les associés :

Considérant que le § 1er de l'article 1er de notre décret précité met les frais d'entretien du canal et de ses dépendances au nombre des dépenses auxquelles les associés doivent contribuer, chacun en raison des terres engagées, et que le § 2 du même article ne fait d'exception à cette règle que pour les dépenses de simple entretien qui devront être réparties chaque année entre les arrosants proportionnellement à l'étendue des terrains réellement arrosés;

qu'ainsi c'est avec raison que les dépenses d'entretien général ont été mises, en 1865, à la charge de tous les associés et que le sieur Trône n'allègue même pas qu'on ait compté, parmi ces dépenses, des frais de simple entretien;

En ce qui concerne les dépens :

Considérant que, d'après les dispositions législatives ci-dessus visées, les recours contre les arrêtés des conseils de préfecture relatifs au recouvrement des taxes d'arrosage, ont lieu comme en matière de contribution directe, c'est-à-dire sans frais; qu'ainsi il n'y a lieu de condamner le sieur Trône aux dépens;

Art. 1er. Les frais des expertises auxquelles il a été procédé les 20 avril et 23 décembre 1864 seront supportés par la société du canal de Cadenet.

2. L'arrêté du conseil de préfecture du département de Vaucluse, en date du 22 mai 1867, est réformé en ce qu'il a de contraire aux dispositions qui précèdent.

3. Le surplus des conclusions du sieur Trône est rejeté.

(N° 3255)

[2 juin 1869.]

Entrepreneurs. — Décomptes. — Communes. — Travaux supplémentaires. — Responsabilité de l'architecte et de la commune. — (Sieur Baudrand contre la commune de Seyssuel et le sieur Couturier.) — *Les dépenses résultant de certains travaux non prévus au devis, mais d'une utilité incontestable pour la commune, et ajoutés avec l'assentiment donné en cours d'exécution par le conseil municipal, doivent être portées sur le décompte de l'entrepreneur; d'autre part, certaines dépenses d'ouvrages supplémentaires non régulièrement autorisés, qui n'étaient pas d'une nécessité absolue pour la construction, mais pour lesquels l'entrepreneur s'est conformé, suivant les prescriptions du cahier des charges, aux ordres de l'architecte, doivent être mises à la charge de ce dernier.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête, présentée par le sieur Baudrand, entrepreneur de travaux publics, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un

arrêté du 3 novembre 1866, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère a fixé à 10 064f.64 le décompte des travaux exécutés par lui, pour la construction de la maison d'école de Seyssuel (Isère); et a rejeté sa demande subsidiaire contre le sieur Lucien Couturier architecte directeur desdits travaux;

Ce faisant, attendu que, si le prix des travaux supplémentaires dont le conseil de préfecture lui a refusé le payement excède le prix accepté par l'entrepreneur, lors de l'adjudication du 26 juillet 1862, il a été reconnu en fait que les prévisions du devis étaient insuffisantes; que ces travaux supplémentaires ont été exécutés sur la demande du maire et des conseillers municipaux de la commune de Seyssuel, sur les ordres exprès de l'architecte Couturier, chargé de leur surveillance, et à la connaissance des habitants de ladite commune, qui n'ont cessé d'en approuver l'exécution que le jour où il s'est agi d'en solder le décompte; que l'utilité de ces travaux n'est pas contestable, puisqu'ils ont augmenté la solidité de l'édifice, assuré sa conservation et qu'ils dispenseront la commune de se faire construire une mairie;

Condamner ladite commune à payer au requérant la somme de 15 393f.17, plus les intérêts à partir du jour de la réception des travaux et les intérêts des intérêts dus pour plus d'une année;

Et subsidiairement, attendu que l'architecte Couturier, en reconnaissant avoir donné des ordres pour l'exécution des travaux contestés, en assume la responsabilité;

Le condamner à payer au requérant la valeur de ces travaux qui ne seraient pas mis à la charge de la commune de Seyssuel, jusqu'à concurrence de ladite somme de 15 393f.17 avec intérêts et dépens;

Vu le mémoire en défense présenté par la commune de Seyssuel, tendant à ce qu'il nous plaise : rejeter le pourvoi du sieur Baudrand avec dépens, par ce motif que les travaux supplémentaires dont elle refuse le payement n'ont pas fait l'objet d'une délibération du conseil municipal et n'ont pas été approuvés par le préfet de l'Isère, conformément à l'article 37 du cahier des charges du requérant; que le conseil de préfecture a, dans son arrêté attaqué, accordé au requérant tout ce qu'exigeait l'équité, puisque les travaux auxquels correspond la somme supplémentaire que la commune de Seyssuel a été condamnée à payer au requérant sont les seuls dont elle ait retiré quelque utilité;

Vu les observations présentées par notre ministre de l'intérieur;

Vu le procès-verbal de l'adjudication qui a été faite au sieur Baudrand des travaux à exécuter pour la construction d'une maison d'école dans la commune de Seyssuel, moyennant le rabais de 6f.31 pour 100 par lui consenti sur les prix du devis;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, article 4, et 18 juillet 1837;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code Napoléon;

Sur les conclusions du sieur Baudrand tendant à faire porter à la somme de 15 393f.17 le prix qui lui serait dû pour les travaux exécutés pour la construction de la maison d'école de Seyssuel :

Considérant que, pour les articles de son décompte relatifs à la plâtrerie, à la serrurerie et à la vitrerie, le sieur Baudrand réclame la somme de 1 290f.55, inférieure à celle de 1 677f.60 prévue au devis de son adjudication pour ces divers articles; que ces diminutions sont corrélatives aux augmentations qui se sont produites sur les autres articles de son décompte; que la commune de Seyssuel n'en conteste pas la quotité et qu'il y a lieu, dès lors, de les allouer audit sieur Baudrand;

1° En ce qui touche l'augmentation réclamée pour les fouilles:

Considérant que la nature argileuse et un peu mouvante du terrain a nécessité des fondations plus profondes et plus larges que celles qui étaient prévues au devis et que, dès lors, il y a lieu de porter à 191f.95 la somme afférente à ces fouilles, au lieu de celle de 77f.41 allouée par le devis;

2° En ce qui touche l'augmentation réclamée pour la maçonnerie et le pisé :

Considérant que la nature du sol a nécessité l'établissement d'une couche de béton à la base de l'édifice; qu'il a été reconnu, en cours d'exécution, par le conseil municipal, qu'il était indispensable de construire en maçonnerie les murs extérieurs que le devis proposait de construire en pisé et que cette substitution produit pour la commune une utilité incontestable, en augmentant la solidité de l'édifice et en assurant sa conservation; que, dans cet article, sont comprises les dépenses occasionnées par le carrelage des classes, dépense non prévue au devis et exécutée conformément aux prescriptions ministérielles; qu'il y a donc lieu de porter à 4 207f.13 la somme afférente à la maçonnerie et au pisé, au lieu de celle de 2 168f.95 allouée par le devis;

3° En ce qui touche l'augmentation réclamée pour la pierre de taille :

Considérant que cette augmentation est une conséquence néces-

saire du plus grand développement donné aux fondations, ainsi que de la substitution de la maçonnerie au pisé pour la confection de murs extérieurs ; qu'il y a lieu, dès lors, de porter à 2 602f.43 la somme afférente à la pierre de taille au lieu de celle de 1 554f.99 allouée par le devis ;

4° En ce qui touche la menuiserie :

Considérant que l'augmentation relative à cet article, laquelle s'élève à 941f.35, a été causée par le changement apporté, en cours d'exécution, à l'aménagement du premier étage, dans le but d'y créer un cabinet pour le maire et une salle de mairie ; que ces dépenses n'ayant pas été prévues au devis, ni autorisées par l'autorité compétente, en cours d'exécution, il y a lieu de réduire cette augmentation à la somme de 500 francs, laquelle a été allouée pour cet objet par le conseil de préfecture, dans sa décision attaquée ; que, dès lors, la somme de 614f.88 indiquée au devis, doit être portée à celle de 1 114f.88 ;

5° En ce qui touche l'augmentation réclamée pour la peinture :

Considérant que l'augmentation de 162 francs, relative à cet article s'applique, comme la précédente, aux modifications apportées à l'aménagement du premier étage ; qu'il y a lieu, dès lors, de ne pas la mettre à la charge de la commune et de laisser fixée au chiffre de 120 francs la somme allouée primitivement par le devis ;

6° En ce qui touche l'augmentation réclamée pour la charpente :

Considérant que cette augmentation provient, en premier lieu, de la transformation de la toiture, laquelle, prévue au devis comme devant être à deux versants, a été, sur la demande du conseil municipal, établie à quatre pentes et à croupes, modification qui a assuré une meilleure conservation de l'édifice ; en second lieu, d'un solivage important et d'un plancher placé sous la classe, en remplacement des lambourdes qui, d'après le devis, reposaient sur le terrain exhaussé, modification qui a eu pour objet de donner à la classe une plus grande salubrité ; que, dès lors, il y a lieu de porter à 4 100f.12 la somme relative à cet article, au lieu de celle de 2 373f.80, originairement prévue au devis ;

7° En ce qui touche la dépense relative aux gros fers :

Considérant que cette dépense était la conséquence nécessaire de la modification apportée à la toiture ; qu'il y a lieu, dès lors, d'allouer, de ce chef, à l'entrepreneur Baudrand, la somme de 80 francs ;

8° En ce qui touche l'augmentation réclamée pour couverture en tuiles :

Considérant que cette augmentation provient de l'accroissement de surface donné à la toiture; qu'il y a lieu, dès lors, de porter à 376 francs la somme relative à cet article, au lieu de celle de 176 francs portée au devis;

9° En ce qui touche l'augmentation réclamée pour la couverture en zinc :

Considérant que cette augmentation provient, comme la précédente, de l'accroissement de surface donné à la toiture; qu'elle provient, en outre, de chenaux, noues et tuyaux non prévus au devis primitif et dont la bonne conservation de l'édifice a nécessité l'établissement immédiat; que, dès lors, il y a lieu de porter à 585f.01 la somme relative à cet article, au lieu de celle de 40 francs portée au devis;

10° En ce qui concerne la dépense relatie à la marbrerie :

Considérant que cette dépense, non prévue au devis et non autorisée, conformément à la loi et au cahier des charges de l'entreprise, constitue une dépeuse de luxe, qui ne saurait être mise à la charge de la commune;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède, que les sommes réclamées à la commune de Seyssuel par le sieur Baudrand, ne sauraient s'élever à un chiffre supérieur à 14 668f.07;

Mais considérant que, d'après l'article 30 du cahier des charges sus-visé, lorsqu'il serait nécessaire d'exécuter des parties d'ouvrages non comprises au devis, les prix en seraient réglés d'après ceux de l'adjudication, par assimilation aux prix les plus analogues;

Considérant que les prix qui précèdent ont été déterminés, sans tenir compte du rabais de 6.31 pour 100, à raison duquel le sieur Baudrand a été déclaré adjudicataire; qu'il y a lieu, dès lors, de faire subir à la demande du requérant une diminution proportionnelle et de fixer à 13742f.52, le chiffre de la somme qui lui est due par la commune de Seyssuel :

En ce qui touche l'action subsidiaire du sieur Baudrand contre le sieur Louis Couturier, architecte :

Considérant que, d'après l'article 37 du cahier des charges susvisé, l'entrepreneur était tenu de se conformer, pendant l'exécution du travail, aux changements et modifications qui lui seraient ordonnés par écrit, pour des motifs de convenance, d'utilité ou d'économie;

Considérant qu'il est établi par l'instruction et qu'il a été re-

connu par l'architecte Couturier, au cours de ladite instruction, que, pour l'exécution des ouvrages supplémentaires qui n'ont pas été régulièrement autorisés et qui n'étaient pas d'une absolue nécessité pour la construction, ouvrages qui, par ces motifs, ne sauraient être mis à la charge de la commune, le sieur Baudrand s'est conformé aux ordres de l'architecte Couturier, chargé de la direction et de la surveillance des travaux;

Que, dès lors, il y a lieu de mettre à la charge de cet architecte : 1° 441f.35 relatifs à l'augmentation de la menuiserie; 2° 162 francs relatifs à l'augmentation de la peinture; 3° 121f.75, relatifs aux dépenses de la marbrerie; soit au total 725f.10, somme à laquelle il est équitable de faire subir la réduction du rabais de 6,31 p. 100 de l'adjudication, conformément à l'article 30 précité du cahier des charges de l'entreprise, ce qui réduit à 679f.35, le montant de la somme dont l'architecte Couturier doit être déclaré débiteur envers le sieur Baudrand;

En ce qui touche les intérêts des sommes qui restent dues à l'entrepreneur par la commune de Seyssuel et ceux des sommes qui lui sont dues par le sieur Couturier :

Considérant que le requérant réclame ces intérêts à partir de son règlement de compte, et qu'à la date du 18 octobre 1865, jour où ce décompte a été présenté par lui et accepté par l'architecte Couturier il avait déjà, dans son exploit introductif d'instance, contre la commune de Seyssuel et ledit sieur Couturier, conclu au payement de ces intérêts; qu'il y a lieu, dès lors, de faire courir les intérêts à partir de ce jour;

En ce qui touche les intérêts des intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 1154 du Code Napoléon, les intérêts échus peuvent produire eux-mêmes des intérêts, pourvu qu'il s'agisse d'intérêts dus au moins pour une année entière et qu'il en soit fait une demande spéciale; qu'à la date du 16 avril 1867, jour auquel le requérant a demandé les intérêts des intérêts qui lui étaient dus, ces intérêts étaient dus pour une année; que, dès lors, il a le droit aux intérêts de cette année à partir dudit jour;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de l'Isère, en date du 3 novembre 1866, est annulé.

2. Le décompte des travaux exécutés par le sieur Baudrand, pour la construction de la maison d'école de la commune de Seyssuel, est fixé à la somme de 14421f.87 dont 13742f.52 seront supportés par ladite commune, déduction faite des avances qui ont pu être comptées audit sieur Couturier, architecte.

3. Le sieur Baudrand aura droit, à partir du 18 octobre 1865, aux intérêts, au taux légal, des sommes qui lui restent dues par la commune de Seyssuel, et à celle qui lui est due par le sieur Couturier, en vertu du présent décret, et aux intérêts d'une année desdits intérêts, à partir du 16 avril 1867.

4. Il est fait masse des dépens, dont les dix-huit vingtièmes seront supportés par la commune de Seyssuel, et chacun des deux derniers sera supporté par le sieur Couturier et par le sieur Baudrand.

(N° 3256)

[2 juin 1869.]

Architectes. — Travaux communaux. — Dépense excédant le devis — Honoraires. — (Sieur du Wast contre la commune de Tréloup.) — *Aux termes de l'article* 20 *de la loi du* 27 *juin* 1833 *déclaré applicable à tous les travaux publics de l'État, des départements et des communes par l'article* 9 *de la loi de finances du* 15 *mai* 1850, *il n'est pas accordé d'honoraires ou d'indemnité aux architectes pour les dépenses qui excèdent le devis.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur du Wast, architecte, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, du 25 avril 1867, par lequel le conseil de préfecture de l'Aisne, statuant sur la réclamation qu'il avait formée contre la commune de Tréloup à l'occasion du règlement des honoraires qui lui étaient dus pour la construction d'une mairie, avec salle d'asile et écoles dans cette commune, ne lui a alloué, pour solde, qu'une somme de 1 318f.97 au lieu de 3003f.12, montant de sa réclamation ;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a calculé les honoraires à 5 p. 100 sur le montant du devis qui avait servi de base à l'adjudication et qui s'élevait à la somme de 26 379f.50 ; que d'après une clause formelle du cahier des charges, ses honoraires devaient être calculés à 5 p. 100 sur la valeur réelle des constructions qui, par suite d'omissions dans le devis primitif, de changements et d'additions survenus en cours d'exécution des travaux, atteint le chiffre de 60 062f.48 ;

Lui allouer la somme de 3003f.12 pour honoraires, calculés à 5 p. 100 sur la valeur réelle des travaux, avec les intérêts de droit; condamner la commune de Tréloup aux dépens de première instance et d'appel;

Vu le mémoire en défense, portant recours incident, présenté pour la commune de Tréloup, tendant à ce qu'il nous plaise: rejeter le recours du sieur du Wast avec dépens, par le motif qu'aux termes de l'article 20 de la loi du 27 juin 1833, et de l'article 9 de la loi de finances du 15 mai 1850, il n'est accordé aux architectes aucun honoraire ou indemnité pour les dépenses excédant les devis, et, statuant sur le recours incident, décharger la commune de Tréloup du payement des honoraires qu'elle a été condamnée à payer au sieur du Wast, attendu qu'une indemnité lui est due, en compensation des sommes excessives qu'elle a été obligée de payer à son entrepreneur, par suite des excédants de dépenses dans lesquels elle a été entraînée par le sieur du Wast;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu la délibératien du 11 novembre 1866, par laquelle le conseil municipal de la commune de Tréloup émet l'avis qu'il y a lieu de repousser la demande d'honoraires formée par le sieur du Wast, et que, dans tous les cas, si des honoraires lui sont alloués, ils ne doivent être calculés à 5 p. 100 que sur le montant du devis qui a servi de base à l'adjudication;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 18 juillet 1837;

Vu l'article 20 de la loi du 27 juin 1833, et l'article 9 de la loi de finances du 15 mai 1850;

Considérant qu'aux termes de l'article 20 de la loi du 27 juin 1833, déclaré applicable à tous les travaux publics de l'État, des départements, des communes et des établissements publics par l'article 9 de la loi de finances du 15 mai 1850, il n'est accordé aucun honoraire ou indemnité aux architectes pour les dépenses qui excèdent les devis;

Considérant que l'adjudication des travaux entrepris dans la commune de Tréloup pour la construction d'une mairie avec salle d'asile et écoles, a eu lieu sur le prix de 26379f.50, et que, si, en cours d'exécution des travaux, il a été opéré des changements et additions au devis primitif, qui ont porté la dépense à 60062f.48, il résulte de l'instruction que les travaux supplémentaires qui ont été effectués n'ont été votés par le conseil municipal que jusqu'à concurrence de 1606 francs, et que les délibérations y relatives n'ont pas été approuvées par l'administration supérieure conformément à la loi; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le con-

seil de préfecture de l'Aisne a fait au sieur du Wast application des dispositions précitées des lois des 27 juin 1833 et 15 mai 1850, et a refusé de calculer ses honoraires sur les sommes excédant le prix porté au devis qui a servi de base à l'adjudication;

Sur le recours incident de la commune de Tréloup :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il n'y a pas lieu d'allouer à la commune, à titre de dommages-intérêts pour la dépense faite en dehors des prévisions du devis, décharge du payement des honoraires dus à l'architecte à raison de 5 p. 100 sur le prix d'adjudication;

Art. 1er. La requête du sieur du Wast, architecte à Château-Thierry, et le recours incident de la commune de Tréloup sont rejetés.

2. Les dépens sont compensés.

(N° 3257)

[2 juin 1869.]

Contraventions. — Rivières navigables. — Chemin de halage. — Pâturage. — Plantations d'osiers. — Arrêt du 24 juin 1777. — (Sieur Carré). — *Le fait d'avoir laissé des moutons brouter des osiers, plantés par l'administration dans des perrés en pierre sèches pour défendre le talus intérieur d'un chemin de halage, constitue une dégradation à un ouvrage public, construit pour la sûreté du halage, et tombe sous l'application de l'article 11 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777.*

Napoléon, etc.,

Vu le recours présenté par notre ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il nous plaise: annuler un arrêté, du 16 novembre 1868, par lequel le conseil de préfecture de l'Yonne, statuant sur un procès-verbal de contravention de grande voirie, dressé par le sieur Georgin, chef cantonnier assermenté, contre le sieur Carré, pour avoir laissé ses moutons brouter les osiers plantés par l'administration dans le talus intérieur du chemin de halage de la rivière de l'Yonne, sur le territoire de la commune de Charmay, a déclaré que l'article 11 de l'arrêt du conseil, du 24 juin 1777, n'était pas applicable à ce fait, et, par suite se fondant sur ce que la loi du

29 floréal an X et les anciens règlements maintenus par l'article 29 du titre 1 de la loi des 19-22 juillet 1791, ne punissent pas d'une amende la contravention commise, n'a condamné le sieur Carré qu'à la réparation du dommage causé et aux frais du procès-verbal;

Ce faisant, condamner le sieur Carré à l'amende, par application de l'article 11 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, attendu que les plantations d'osiers faites par l'administration dans le talus intérieur du chemin de halage de la rivière de l'Yonne sont de véritables ouvrages publics, qui contribuent à la défense dudit talus; mais attendu qu'à raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de modérer l'amende, ne la fixer qu'à 1 franc;

Vu le procès-verbal de contravention de grande voirie, dressé, à la date du 15 mai 1868, par le sieur Georgin, chef cantonnier assermenté, contre le sieur Carré;

Vu le mémoire en défense présenté par le sieur Carré devant le conseil de préfecture dans lequel ledit sieur Carré soutient que les oseraies dont il s'agit n'ont pas été endommagées; qu'il conduisait seulement ses moutons dans un pré à lui appartenant, où il ne peut aller qu'en passant sur le chemin de halage;

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777;

Vu la loi du 23 mars 1842;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé que le sieur Carré a laissé ses moutons brouter les osiers qui ont été plantés par l'administration dans des perrés à pierres sèches pour défendre le talus intérieur du chemin de halage de la rivière de l'Yonne; qu'il suit de là qu'il a commis une dégradation à un ouvrage public construit pour la sûreté du halage et que, d'après les dispositions combinées de l'article 11 de l'arrêté du conseil du 24 juin 1777 et de la loi du 23 mars 1842, il est passible d'une amende de 300 à 16 francs;

Mais considérant qu'il nous appartient de modérer l'amende au-dessous du minimum de 16 francs, et qu'eu égard aux circonstances de l'affaire, il y a lieu de la fixer à 1 franc;

Art. 1er. Le sieur Carré est condamné à une amende de 1 franc. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 3258)

[2 juin 1869.]

Voirie urbaine. — Rues de Paris. — Refus d'autoriser des réparations à une maison sujette à reculement. — Recours contentieux. — (Sieur Dupont.) — *Le préfet, en refusant à un propriétaire l'autorisation d'exécuter des travaux à la façade d'une maison formant saillie sur la voie publique, et le ministre de l'intérieur, en confirmant ce refus, ont fait, dans la limite de leurs pouvoirs, des actes d'administration qui ne peuvent être l'objet d'un recours par la voie contentieuse.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Dupont, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler une décision du ministre de l'intérieur du 4 décembre 1867, confirmative d'un arrêté du préfet de la Seine, du 18 mars précédent, qui a refusé au requérant l'autorisation d'exécuter à la maison qu'il possède rue de la Ferronnerie, n° 13, et qui est sujette à retranchement, certains travaux de réparation devenus nécessaires par suite d'un incendie, survenu le 28 janvier 1867, dans une boutique qui occupe la majeure partie du rez-de-chaussée de ladite maison;

Ce faisant et attendu que les travaux projetés par le requérant et qui consistaient principalement : 1° à appliquer dans la baie de la boutique incendiée deux poteaux en bois de chaque côté de la pile du milieu; 2° à envelopper le portail en charpente d'une double armature en fer, auraient pour objet d'aménager ladite boutique pour la location et non de consolider sa maison ni d'en prolonger la durée,

Renvoyer le sieur Dupont devant le préfet de la Seine pour être par lui autorisé à exécuter ces travaux;

Vu les observations du ministre de l'intérieur tendant au rejet du recours ;

Vu l'édit de 1607 et l'arrêt du conseil du roi du 27 février 1765;

Vu la loi des 7-11 septembre 1790, article 6 ;

Vu la loi du 29 floréal an X ;

Vu le décret du 26 mars 1852, relatif aux rues de Paris, art. 1;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 ;

Considérant que, aux termes de l'arrêt du conseil du 27 février 1765, il est interdit à tout propriétaire de réparer aucun édifice, le long des grandes routes, sans en avoir obtenu la permission, et que, suivant les lois et décret ci-dessus visés, c'est aux préfets qu'il appartient de donner cette permission ; qu'il suit de là que le préfet de la Seine, en refusant au sieur Dupont l'autorisation d'exécuter divers travaux à la façade de sa maison, sise à Paris, rue de la Ferronerie, n° 13, et formant saillie sur la voie publique, et notre ministre de l'intérieur en confirmant ce refus, ont fait dans la limite de leurs pouvoirs, des actes d'administration qui ne peuvent être l'objet d'un recours par la voie contentieuse; (Rejet.)

(N° 3259)

[3 juin 1869.]

Entrepreneurs. — Malfaçons. — Vices du sol. — Responsabilité. — (Sieur Ancinell, syndic de la faillite Broutin.) — *Appréciation de la mesure dans laquelle les dégradations d'un édifice devaient être attribuées à la nature du terrain, aux vices du plan, ou aux malfaçons de l'entrepreneur* (*).

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée (pour le syndic de la faillite Broutin) tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, du 12 mai 1864, par lequel le conseil privé de la Martinique a rendu le sieur Broutin responsable des dégradations survenues à l'hospice qu'il avait construit, et a rejeté sa demande en payement de la somme de 6000 francs, représentant le dernier sixième, qui lui restait dû, pour solde des travaux qu'il avait exécutés;

Ce faisant, attendu qu'aux termes de l'article 44 du devis général des travaux des ponts et chaussées de la Martinique, l'entrepreneur se trouve déchargé de toutes ses obligations, après l'expiration du délai de garantie; que ce délai étant expiré, il se trouvait, par cela même, déchargé de toute responsabilité prévue par les articles 1792 et 2270 du code Napoléon ;

(*) Voir, pour l'origine de l'affaire, l'arrêt du 22 juillet 1866 (VIII, p. 168).

Condamner la commission de l'hospice civil de la commune du Marin, à payer au syndic de la faillite du sieur Broutin la somme de 6000 francs, avec intérêts à partir du 30 juin 1858, et aux dépens; subsidiairement, dire que le sieur Broutin ne pouvait, aux termes de l'article 44 du devis général, être tenu des dégradations provenant du vice du sol, et, avant de statuer au fond, ordonner qu'il sera procédé à une expertise contradictoire ayant pour objet de constater la nature du terrain sur lequel a été construit l'hospice du Marin, et celle des dégradations, d'indiquer leur cause, si elles proviennent du vice de sol, ou de la mauvaise construction, enfin s'il y a possibilité de les réparer, et quel serait le coût de ces réparations;

Vu le mémoire en défense pour la commission hospitalière de la commune du Marin tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs que la responsabilité décennale prévue par les articles 1792 et 2270 du code Napoléon, subsiste après l'expiration du délai de garantie, et que cette responsabilité s'applique aux dégradations provenant du vice du sol, et tendant, de plus, à ce qu'il soit donné acte à ladite commission de la réserve, qu'elle a faite, du droit de demander ultérieurement réparation du préjudice que lui a causé la mauvaise construction de l'hospice;

Vu les observations de notre ministre de la marine et des colonies;

Vu notre décret rendu au contentieux le 28 juillet 1866, portant qu'il sera procédé, avant faire droit, à une expertise, et, en cas de désaccord des experts, à une tierce expertise, à l'effet de reconnaître si et dans quelle mesure les dégradations survenues à l'hospice civil de la commune du Marin, doivent être attribuées à la nature du terrain ou aux malfaçons commises par l'entrepreneur;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur la demande du syndic de la faillite Broutin tendant à ce qu'il soit procédé à un complément d'expertise :

Considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement;

Au fond :

Considérant que, par notre décret susvisé en date du 28 juillet 1866, il a été reconnu que le sieur Broutin ne pouvait se prétendre dégagé de la responsabilité des malfaçons qui lui étaient imputées, mais qu'il n'était pas responsable des avaries provenant des vices du sol, et qu'il y avait lieu d'ordonner une expertise, et, en cas de désaccord des experts, une tierce expertise, sur le point

de savoir si les dégradations survenues à l'hospice civil de la commune du Marin devaient être attribuées à la nature du terrain, ou aux malfaçons commises par l'entrepreneur, en cours d'exécution des travaux;

Considérant que si certaines dégradations, qui se sont produites, sont dues à la nature du terrain, sur lequel ont été assises les fondations de l'édifice, et, d'autre part, aux vices du plan qui a été dressé pour l'entreprise, et ne peuvent être imputées au sieur Broutin, il résulte des procès-verbaux de l'expertise et de la tierce expertise, auxquelles il a été procédé, en exécution de la disposition précitée de notre décret du 28 juillet 1866, qu'une partie des avaries constatées provient de la négligence apportée par l'entrepreneur dans l'assiette des constructions extérieures, et de la malfaçon des ouvrages, et engage, dès lors, sa responsabilité;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il sera fait une juste appréciation de la dépense qui devra être effectuée pour réparer les dégradations, provenant du fait du sieur Broutin, en fixant cette dépense au chiffre de 3 000 francs; qu'il suit de là que les syndics de la faillite de cet entrepreneur ne peuvent réclamer de la commission hospitalière du Marin, sur les 6 000 francs qui restaient dus à cet entrepreneur, pour solde des travaux qu'il avait exécutés, qu'une somme de 3 000 francs;

Sur les intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du code Napoléon, les intérêts sont dus à partir du jour de la demande; que les syndics de la faillite du sieur Broutin les ont demandés pour la première fois devant le conseil privé de la Martinique, le 26 mai 1863; que, dès lors, il y a lieu de les leur allouer à dater de ce jour;

Art. 1er. La commission hospitalière de la commune du Marin payera à la faillite du sieur Broutin, ancien entrepreneur des travaux de construction de l'hospice civil dans cette commune, la somme de 3 000 francs sur les 6 000 francs, qui formaient le dernier sixième, restant dû à cet entrepreneur, pour solde des travaux qu'il avait exécutés; la commission hospitalière est autorisée à retenir le surplus de la somme, à titre d'indemnité, pour couvrir les dépenses, qui devront être effectuées, à l'effet de réparer les dégradations provenant du fait du sieur Broutin.

2. Les intérêts de la somme allouée à la faillite du sieur Broutin par l'article 1er du présent décret courront à son profit à partir du 26 mai 1863.

3. L'arrêté ci-dessus visé du conseil privé de la Martinique, en

date du 12 mai 1864, est réformé en ce qu'il a de contraire aux dispositions qui précèdent.

4. Le surplus des conclusions de la requête des sieurs Ancinell et Lavau, ès-qualités qu'ils agissent, est rejeté.

5. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés, par moitié, par chacune des parties. Les frais d'expertise et de tierce expertise seront répartis dans la même proportion.

(N° 3260)

[3 juin 1869.]

Voirie urbaine. — Taxes de pavage. — Paris. — Pavage d'un seul côté. — (Dame Binoche et sieur Niquet contre la ville de Paris.) — *Aux termes des anciens règlements sur le pavé de Paris, les frais de premier établissement du pavage doivent être supportés par les particuliers propriétaires de terrains bordant les rues, chacun en droit soi. — Dès lors, chaque riverain ne doit supporter que les frais du premier pavage exécuté dans la moitié de la rue qui borde sa propriété* (*).

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour la dame Binoche et le sieur Niquet, copropriétaires d'une maison, sise à Paris, rue Château-Landon, n° 12, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du 10 août 1867, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté leur demande en décharge de la taxe de 475f.08 à laquelle ils ont été imposés à raison des travaux de premier pavage effectués dans la rue Château-Landon, au droit de leur maison;

Ce faisant, leur accorder la décharge demandée, attendu qu'il résulte des anciens règlements sur le pavé de Paris et de la jurisprudence, que les riverains ne doivent supporter que les frais du premier pavage exécuté dans la moitié de la rue qui borde leurs propriétés; que les travaux de premier pavage effectués dans la rue Château-Landon ont eu lieu dans la moitié de la rue qui borde les

(*) Voir l'arrêt du 14 janvier 1869 (Favard), tome précédent, p. 1229, et la note insérée au bas de cet arrêt sur la jurisprudence du conseil d'État dans la matière.

propriétés des sieurs Fournier, Boutoux et Walther, propriétés situées en face de la leur; que, dès lors, c'est à tort qu'ils ont été imposés à une taxe de pavage pour leur part contributive dans la dépense desdits travaux;

Vu le mémoire en défense présenté par le préfet de la Seine, comme représentant de la ville de Paris, tendant à ce qu'il nous plaise : rejeter le recours, par le motif que les riverains situés à l'opposite de la dame Binoche et du sieur Niquet ont contribué autrefois, conformément à l'ancienne jurisprudence, au payement des frais du premier pavage de la partie de la rue du Château-Landon, longeant la propriété de ladite dame Binoche et dudit sieur Niquet, partie qui, pendant longtemps, a été seule pavée; qu'il suit de là que, pour se conformer à l'esprit des anciens règlements et pour respecter le principe de l'égalité en matière d'impôts, il y a lieu de faire participer les requérants au payement des frais du premier pavage de la partie de la rue qui borde les propriétés des sieurs Fournier, Boutoux et Walther;

Subsidiairement, mettre à la charge des requérants les frais du premier pavage d'une bande de terrain de 2m.69 qui se trouve dans la moitié de la rue qui borde leur propriété;

Vu le mémoire en réplique présenté par la dame Binoche et le sieur Niquet dans lequel ils soutiennent que la ville de Paris n'établit pas que les sieurs Fournier, Boutoux et Walther aient contribué au payement des frais du premier pavage exécuté dans la moitié de la rue longeant leur maison; qu'en tous cas, aux termes des anciens règlements, ils ne doivent supporter que les frais du premier pavage exécuté dans la moitié de la rue qui borde leur propriété; qu'enfin, ils ne doivent pas être imposés à raison du pavage d'une bande de terrain de 2m.69, la ville de Paris n'établissant pas non plus que cette bande de terrain se trouve dans la moitié de la rue qui borde leur propriété et ne pouvant pas, d'ailleurs, fournir cette preuve, cette partie de la rue Château-Landon, qui était anciennement pavée, ayant reçu un nouveau pavage;

Vu l'arrêt du conseil, du 30 décembre 1785; la loi du 11 frimaire an VIII; la loi du 25 juin 1841;

Considérant qu'il résulte des anciens règlements sur le pavé de Paris et notamment de l'article 24 de l'arrêté du conseil du 30 décembre 1785, que les frais de premier établissement du pavage doivent être supportés par les particuliers propriétaires de terrains et maisons bordant les rues, chacun au droit soi, à raison de la longueur et de la face de leurs héritages sur lesdites rues; qu'il

suit de là que chaque riverain ne doit supporter que les frais du premier pavage exécuté dans la moitié de la rue, qui borde sa propriété ;

Considérant qu'il n'est pas justifié que les travaux de premier pavage à raison desquels la dame Binoche et le sieur Niquet ont été imposés à une taxe, aient été exécutés dans la moitié de la rue qui borde leur propriété; que, dès lors, ils sont fondés à demander la décharge de cette taxe ; (Arrêté annulé, décharge.)

(N° 3261)

[3 juin 1869.]

Voirie urbaine.—Taxes de pavage.—Paris.—Communes annexées. —Pavage antérieur à l'annexion.—Intérêts des taxes restituées. — Dépens. — (Héritiers Quesnot contre la ville de Paris.) — *Lorsque des propriétaires de maisons riveraines d'un boulevard dans une commune annexée à la ville de Paris, ont, antérieurement à l'annexion, supporté, dans la dépense de premier pavage de ce boulevard, la part mise à leur charge par les usages en vigueur dans la commune, ils ne sauraient être tenus de contribuer aux frais de l'établissement par la ville de Paris d'un nouveau pavage* (*).— *Le propriétaire qui obtient la restitution d'une taxe de pavage ne peut pas réclamer les intérêts des sommes restituées, et la condamnation de la ville aux dépens.*

Napoléon, etc.,

Vu les requêtes présentées pour les héritiers Quesnot et pour les sieurs Brunet et Ruelle, tendant à ce qu'il nous plaise : réformer un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 14 décembre 1867, en tant qu'il a refusé de leur accorder décharge des taxes auxquelles ils avaient été imposés, pour les travaux de pavage du boulevard de Courcelles, au devant de leurs propriétés, en vertu de rôles rendus exécutoires contre les sieurs Brunet et

---

(*) Voir dans un sens analogue, 23 novembre 1865 (Trappe), VI, 531.

Ruelle, par arrêtés préfectoraux du 4 novembre 1864, et contre le sieur et la dame Quesnot, par arrêtés préfectoraux des 17 mars, 23 mai et 7 juin 1865;

Ce faisant, attendu que, par deux délibérations des 12 février et 9 mai 1845, le conseil municipal de la commune de Batignolles a voté une somme de 19 100 francs, avec laquelle la ville de Paris s'était chargée d'exécuter les travaux de pavage et d'assainissement du boulevard de Courcelles ; que ces travaux ont été accomplis, et que les propriétaires riverains en ont payé la part mise à leur charge, en vertu de l'usage existant dans la commune ; qu'il suit de là que les travaux effectués, en 1864, par la ville de Paris sur le boulevard de Courcelles ne constituent pas un premier pavage auquel les propriétaires riverains soient tenus de contribuer;

Leur accorder la décharge demandée; subsidiairement, déclarer que les héritiers Quesnot ne sauraient être assujettis à aucune taxe, pour l'immeuble n° 64 (ancien 80) qui ne leur a jamais appartenu ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris, tendant à ce qu'il soit sursis à statuer sur le pourvoi des héritiers Quesnot et des sieurs Brunet et Ruelle jusqu'à ce que le conseil de préfecture, qui a renvoyé à l'instruction une partie de la demande des héritiers Quesnot, tendant à obtenir décharge des taxes à eux imposées, en vertu des rôles rendus exécutoires les 23 mai et 7 juin 1865, ait statué sur ce point, et, dans le cas où le sursis ne serait pas prononcé, à ce que le pourvoi des exposants soit rejeté, par les motifs qu'antérieurement à l'année 1864, le boulevard de Courcelles n'était recouvert que d'un pavé provisoire, qui n'avait jamais été reçu et qui n'était pas susceptible d'être reçu à l'entretien de l'administration municipale;

Vu les observations de notre ministre de l'intérieur;

Vu les délibérations du conseil municipal de la commune de Batignolles, des 12 février et 9 mai 1845;

Vu l'article 24 de l'arrêt du conseil, en date du 30 décembre 1785;

Vu la loi du 11 frimaire an VII et l'avis du Conseil d'État, approuvé par l'empereur le 25 mars 1807 ;

Vu l'article 30 de la loi du 21 avril 1832 ; l'article 44 de la loi du 18 juillet 1837; l'article 28 de la loi du 25 juin 1841, et notre décret du 26 novembre 1851, portant approbation du tarif arrêté par le conseil municipal de la ville de Paris, pour les frais de premier établissement du pavage ;

Sur la demande de la ville de Paris tendant à ce qu'il soit sursis à statuer sur la réclamation des héritiers Quesnot et des sieurs Brunet et Ruelle, jusqu'à ce que le conseil de préfecture, qui a renvoyé à l'instruction une partie de la demande des héritiers Quesnot, relative à la décharge des taxes à eux imposées, en vertu des rôles approuvés les 23 mai et 7 juin 1865, ait statué au fond sur ce point :

Considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement sur la requête des sieurs Brunet et Ruelle et sur la partie de la requête des héritiers Quesnot, relative à la décharge des taxes qui leur ont été imposées, en vertu d'un rôle rendu exécutoire par arrêté préfectoral du 17 mars 1865 ; que, dans ces circonstances, la ville de Paris n'est pas fondée à soutenir qu'il doit être sursis au jugement de ces demandes, jusqu'à ce que le conseil de préfecture ait statué sur le surplus de la réclamation des héritiers Quesnot ;

Sur la demande des héritiers Quesnot et des sieurs Brunet et Ruelle, tendant à obtenir décharge des taxes qui leur ont été réclamées, pour leur part contributive, aux frais des travaux de pavage exécutés, en 1864, sur le boulevard de Courcelles;

En ce qui concerne les taxes imposées aux sieurs Brunet et Ruelle, et celles réclamées aux héritiers Quesnot, en vertu d'un rôle rendu exécutoire par arrêté préfectoral du 17 mars 1865 :

Considérant qu'il résulte des anciens règlements sur le pavé de Paris et notamment de l'article 24, ci-dessus visé, de l'arrêt du conseil, en date du 30 décembre 1785, que les propriétaires de terrains et maisons, bordant les rues, ne sont tenus de supporter, chacun au droit de soi, que les frais de premier établissement du pavage; qu'il résulte de l'instruction qu'en 1845, des travaux de premier pavage du boulevard de Courcelles ont été votés par la commune de Batignolles, et exécutés par la ville de Paris, et que les propriétaires, riverains de ce boulevard, ont supporté, dans la dépense desdits travaux, la part mise à leur charge par les usages en vigueur dans la commune de Batignolles ; qu'il suit de là que les exposants, propriétaires de différents immeubles, le long du boulevard de Courcelles, sont fondés à soutenir qu'ils ne sauraient être tenus de supporter, dans les frais des nouveaux travaux de pavage exécutés, en 1864, sur ledit boulevard, la part qui a été mise à leur charge, en vertu de rôles approuvés les 4 novembre 1864 et 17 mars 1865 ;

En ce qui concerne les taxes réclamées aux héritiers Quesnot, en vertu de rôles rendus exécutoires par arrêtés préfectoraux des 23 mai et 7 juin 1865, et notamment la taxe afférente à l'immeuble

n° 64 dont les héritiers Quesnot prétentent n'avoir jamais été propriétaires :

Considérant que le conseil de préfecture a ordonné qu'il fût procédé à un supplément d'instruction sur les conclusions des héritiers Quesnot tendant à obtenir décharge desdites taxes; que, dès lors, il n'y a lieu, pour nous, en notre conseil d'État, de statuer sur ladite demande;

Sur les conclusions des héritiers Quesnot et des sieurs Brunet et Ruelle tendant à ce que la ville de Paris soit condamnée à leur payer les intérêts des sommes dont le remboursement leur est dû, et à ce que ladite ville soit condamnée aux dépens :

Considérant que les taxes de pavage des rues, dans les villes où l'usage met ces frais à la charge des propriétaires riverains, sont recouvrables, en vertu de l'article 28 de la loi du 25 juin 1841, comme les cotisations municipales; qu'aux termes de l'article 44 de la loi du 18 juillet 1837, les taxes particulières dues par les habitants ou propriétaires, en vertu des lois ou usages locaux, sont perçues suivant les formes établies pour le recouvrement des contributions directes;

Considérant, d'une part, qu'aucune disposition de loi ne donne aux contribuables le droit de réclamer les intérêts des sommes qui leur sont restituées; d'autre part, qu'aux termes de l'article 30 de la loi du 21 avril 1832, le recours contre les arrêtés des conseils de préfecture, en matière de contributions directes, peut être formé sans frais; que, dès lors, les requérants ne sont pas fondés à réclamer les intérêts des sommes qui doivent leur être restituées, et à demander qu'il leur soit alloué des dépens;

Art. 1er. Décharge est accordée aux sieurs Brunet et Ruelle et aux héritiers Quesnot des taxes qui leur ont été réclamées, en vertu de rôles rendus exécutoires par arrêtés préfectoraux des 4 novembre 1864 et 17 mars 1865, pour les travaux de pavage exécutés, sur le boulevard de Courcelles, au devant de leurs propriétés.

2. Il n'y a lieu de statuer sur les conclusions des héritiers Quesnot, tendant à obtenir décharge des taxes qui leur auraient été imposées, en vertu de rôles rendus exécutoires par arrêtés préfectoraux des 23 mai et 7 juin 1865.

3. Les conclusions des sieurs Brunet et Ruelle et des héritiers Quesnot, à fin d'intérêts et de dépens, sont rejetées. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 3262)

[25 décembre 1869.]

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Autorisation provisoire de n'exécuter les ouvrages d'art que pour une voie seulement, sur l'embranchement d'Aigues-Mortes.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics ;

Vu les lois et décret du 19 juin 1857, lesquels constituent le réseau des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ensemble la convention et le cahier des charges y annexés, et spécialement l'article 6 dudit cahier des charges ;

Vu les loi et décret du 11 juin 1863, portant approbation de la convention passée le 1er mai 1863 avec la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la concession de diverses lignes, et notamment de la ligne de Lunel à Aigues-Mortes ; ensemble ladite convention et le cahier des charges annexé à la convention du 11 avril 1857 ;

Vu la nouvelle convention passée avec la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et la Méditerranée le 18 juillet 1868, ladite convention approuvée par la loi du même jour et le décret du 28 avril 1869 ;

Vu la demande présentée par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée le 6 août 1866 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 17 septembre 1866 ;

Art. 1er. La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est provisoirement autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie seulement sur le chemin de fer d'embranchement d'Aigues-Mortes. Les grands ouvrages en rivière devront cependant être fondés, dès à présent, pour deux voies.

2. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3263)

[25 décembre 1869.]

Touage de la basse Seine et de l'Oise. — Compagnie anonyme. — Autorisation, à titre d'essai, d'abaisser le tarif pour le remorquage à la remonte entre Conflans et Paris.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics ;

Vu le décret du 6 avril 1854, autorisant l'établissement d'un service de touage sur chaîne noyée pour le remorquage des bateaux entre l'écluse de la Monnaie, sur la Seine, et l'écluse de Pontoise, sur l'Oise, aux clauses et conditions du cahier des charges y annexé ;

Vu le décret du 14 juillet 1855, autorisant la société anonyme constituée sous le nom de *Compagnie de touage de la basse Seine et de l'Oise ;*

Vu la demande présentée le 21 octobre 1869, par cette société, à l'effet d'obtenir l'autorisation d'abaisser éventuellement son tarif pour le remorquage à la remonte, alors que les barrages sont relevés et que le point d'eau à l'échelle du pont Royal ne dépassera pas 2 mètres ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 29 novembre 1869 ;

Art. 1er. La compagnie anonyme du touage de la basse Seine et de l'Oise est autorisée, *à titre d'essai*, à abaisser son tarif pour le remorquage à la remonte entre Conflans et Paris.

L'abaissement consenti par la compagnie et homologué par le ministre des travaux publics s'appliquera exclusivement aux périodes pendant lesquelles les barrages entre Conflans et Paris étant en fonction, le plan d'eau ne s'élèvera pas au-dessus de la cote de 2 mètres, prise à l'échelle du pont Royal.

2. Ce tarif réduit intermittent sera valable pour une année.

3. Les prescriptions du cahier des charges annexé à notre décret ci-dessus visé, en date du 6 avril 1854, auxquelles il n'est pas dérogé par les présentes dispositions, continueront à avoir leur effet.

4. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 3264)

[31 décembre 1869.]

Extraction de matériaux. — Servitude. — Clôtures. — Fossés. — (Sieur de Janzé.)*—Ne peut être considérée comme rentrant dans les exceptions que prévoient les arrêts du Conseil des 7 septembre* 1755 *et* 20 *mars* 1780, *et dès lors ne peut être affranchie de la servitude d'extraction de matériaux une forêt close par un mur de parc, par un canal de navigation, et par un fossé double et profond.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur de Janzé, demeurant à Paris, rue Neuve-du-Luxembourg, n° 26, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 27 novembre 1868, par lequel le conseil de préfecture du département de la Loire-Inférieure, statuant sur la contestation élevée par le dit sieur de Janzé au sujet de la désignation faite par un arrêté du préfet, en date du 7 janvier précédent, à l'entrepreneur Hainaux, du banc de rocher sis au lieu dit la Roche-Aubry, et dépendant de la forêt dite la Groulais, que le sieur de Janzé possède dans la commune de Blain, pour y extraire des matériaux destinés à l'entretien de la route impériale n° 137, a maintenu ce droit d'extraction en faveur dudit entrepreneur ;

Ce faisant, et attendu que la forêt de la Groulais est attenante à un parc clos de murs appartenant au même propriétaire et renfermant une maison d'habitation, et qu'elle est entièrement close, d'une part, par le mur du parc, d'autre part, par le canal de Nantes à Brest, d'autre part enfin, par un fossé double et profond qui, dans l'usage du pays, est considéré comme équivalent à un mur ;

Décider que l'administration ne pouvait, aux termes des arrêts du conseil du 7 septembre 1755 et du 20 mars 1780, autoriser les entrepreneurs de travaux publics à y faire des extractions de ma-

tériaux ; en conséquence déclarer non avenue la désignation faite par le préfet à l'entrepreneur Hainaux et condamner ledit sieur Hainaux aux dépens.

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu l'arrêté, en date du 7 janvier 1868, par lequel le préfet du département de la Loire-Inférieure a autorisé le sieur Hainaux, adjudicataire des travaux d'entretien d'une partie de la route impériale n° 137, à extraire, pour cet objet, des pierres d'une parcelle dite la Roche-Aubry, sise dans la commune de Blain et appartenant au sieur de Janzé ;

Vu l'ordonnance enregistrée le 5 mars 1869, par laquelle le président de la section du contentieux de notre conseil d'État a prescrit la communication de la requête et du mémoire ampliatif ci-dessus visés, au sieur Hainaux; ensemble l'exploit d'huissier constatant que ladite requête et ledit mémoire et ladite ordonnance ont été signifiés, le 17 avril 1869, au sieur Hainaux, lequel n'a pas présenté d'observations en défense ;

Vu les observations présentées par notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi ; ensemble les avis des ingénieurs et le plan des lieux ;

Vu les nouvelles observations par lesquelles le sieur de Janzé déclare persister dans ses conclusions;

Vu toutes les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu les arrêts du Conseil du 7 septembre 1755 et du 20 mars 1780 ;

Vu l'article 4 de la loi du 29 pluviose an VIII ;

Considérant qu'en vertu de l'arrêt du conseil, en date du 7 septembre 1755, ci-dessus visé, les entrepreneurs de travaux publics peuvent prendre des matériaux, pour l'exécution des travaux dont ils sont adjudicataires, dans tous les lieux qui leur sont désignés, à l'exception de ceux qui sont entourés de murs ou autres clôtures équivalentes, suivant les usages du pays ; que, de plus, d'après l'arrêt du Conseil, en date du 20 mars 1780, cette exception ne peut s'appliquer qu'aux cours, jardins, vergers et autres possessions de ce genre attenant aux habitations;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, que l'habitation du sieur de Janzé est située dans un parc clos de murs, et que la forêt dite la Groulais, dont fait partie le lieu dit la Roche-Aubry, ne peut être considérée comme attenant à cette habitation ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a maintenu le droit d'extraction de matériaux accordé à l'entrepreneur Hainaux,

par l'arrêté ci-dessus visé du préfet du département de la Loire-Inférieure, en date du 7 janvier 1868;

Art. 1er. La requête du sieur de Janzé est rejetée.

(N° 3265)

[31 décembre 1869.]

Cours d'eau non navigables ni flottables. — Curage. — Usages locaux. — Dépens. — (Sieur Ingé contre le syndicat de la rivière d'Orge.) — *Aux termes de la loi du 14 floréal an XI, il doit être pourvu au curage des cours d'eau non navigables ni flottables d'après les anciens règlements ou les usages locaux, tant qu'il n'est pas intervenu de règlement dans la forme d'un règlement d'administration publique. — Si l'instruction constate qu'il existe de temps immémorial un usage local en vertu duquel l'usinier est tenu de curer la rivière sur une certaine étendue, la délibération syndicale, qui réduit cette étendue, ne peut changer l'usage et, par suite, atténuer les obligations de l'usinier. — Les taxes de curage sont recouvrées comme les contributions directes, et, dès lors, les recours contre ces taxes peuvent être formés sans frais.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif, présentés pour le sieur Ingé, propriétaire et exploitant le moulin de Dampierre situé sur le Renard, au territoire de la commune de Saint-Yon, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler 1° un arrêté, en date du 5 juin 1868, par lequel le conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise a rejeté sa demande en décharge de la taxe de 125f.60 à laquelle il a été assujetti, pour couvrir la dépense du curage de la rivière de l'Orge sur une longueur de 520 mètres à partir de son confluent avec la rivière du Renard; 2° autant que de besoin, pour cause d'excès de pouvoir, l'arrêté préfectoral en date du 3 décembre 1866 qui a prescrit ce curage;

Ce faisant, lui accorder la décharge demandée et condamner tous contestants aux dépens, — attendu que le moulin de Dampierre n'est pas situé sur l'Orge; qu'il n'existe pas d'ancien usage, en

vertu duquel l'exploitant dudit moulin doit curer l'Orge sur une longueur de 520 mètres; que, d'ailleurs, à supposer que cet ancien usage ait existé, il a été abrogé par l'article 10 d'un arrêté ministériel en date du 24 avril 1848, portant règlement du moulin de Ville-Louvette et ayant la force d'un règlement d'administration publique;

Vu les arrêtés attaqués;

Vu la réclamation du sieur Ingé devant le conseil de préfecture;

Vu le mémoire contenant la défense du syndicat de la rivière d'Orge et une demande en intervention du sieur Laperche exploitant du moulin de Ville-Louvette et du sieur Mainfroy, exploitant le moulin de Breuillet, et tendant au maintien des arrêtés attaqués et à la condamnation du sieur Ingé aux dépens; — attendu qu'il existe un ancien usage, en vertu duquel le moulin de Dampierre doit curer 520 mètres de la rivière de l'Orge à partir de son confluent avec la rivière du Renard; qu'en effet, depuis un temps immémorial, les usiniers qui ont successivement exploité ledit moulin ont procédé à ce curage; que ce fait est attesté par les riverains dans des certificats joints au dossier et notamment par le maire de la commune de Saint-Yon et par celui de la commune de Breuillet et que le sieur Ingé lui-même, ainsi qu'il le reconnait d'ailleurs, a effectué ce curage pendant cinq années; que cet ancien usage n'a nullement été abrogé par l'arrêté ministériel du 24 avril 1848 en son article 10, puis que ledit article réserve expressément l'application des règlements particuliers et locaux;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Ingé, dans lequel il persiste à soutenir que l'ancien usage allégué par les intervenants n'existe pas; que ce qui le prouve péremptoirement c'est une délibération du syndicat de l'Orge en date du 30 septembre 1845, portant que l'usinier du moulin de Dampierre ne doit curer sur l'Orge qu'une longueur de 90 mètres; qu'en outre le moulin de Dampierre ne figure pas au tableau dressé à la date du 18 août 1848 par les ingénieurs des ponts et chaussées et approuvé par le préfet, le 25 juin 1850, et qui indique quels sont les moulins qui doivent contribuer à curer l'Orge et détermine la longueur du curage à la charge de chacun d'eux;

Vu le mémoire en réplique présenté par le syndicat de l'Orge et par les intervenants, dans lequel ils persistent dans leurs précédentes conclusions; — attendu que la délibération syndicale, en date du 30 septembre 1845, porte qu'elle a été prise par modifica-

tion à ce qui avait été fait jusqu'alors et constate, dès lors, l'usage ancien; que si le tableau, en date du 25 juin 1850, dont excipe le sieur Ingé, ne mentionne pas le moulin de Dampierre, c'est par pure omission; que, d'ailleurs, une délibération syndicale, en date du 21 mai 1850, porte expressément que l'exploitant du moulin de Dampierre doit curer 520 mètres de l'Orge; qu'enfin, s'il en était autrement, ledit exploitant n'aurait à curer qu'une longueur de 90 mètres, alors que les exploitants des moulins de Breuillet et de Ville-Louvette auraient chacun à leur charge le curage d'une longueur de 1 418 mètres;

Vu les nouvelles observations produites pour le sieur Ingé et tendant aux mêmes fins que les précédentes;

Vu les observations présentées par notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi; ensemble les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées et l'avis du conseil général des ponts et chaussées;

Vu les certificats produits par les intervenants;

Vu les ordonnances du 20 juin 1844 et 7 décembre 1846, contenant règlement général pour la police des eaux de la rivière d'Orge et de ses affluents;

Vu les délibérations du syndicat de l'Orge, en date des 30 septembre 1845, 19 juin 1847, 21 mai 1850, 12 mai et 9 octobre 1866;

Vu l'arrêté préfectoral en date du 19 août 1847;

Vu l'arrêté du ministre des travaux publics, en date du 24 avril 1848, rendu en vertu des pouvoirs à lui conférés par le décret des 2-4 mois précédent;

Vu le tableau, en date du 25 juin 1850, indicatif des largeurs à donner sur l'Orge supérieure aux parties de rivière à curer et des travaux à faire pour les mettre en bon état;

Vu toutes les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Vu les décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861;

En ce qui touche l'intervention :

Considérant que les sieurs Laperche et Mainfroy ont intérêt au maintien des arrêtés attaqués; que, dès lors, leur intervention doit être admise;

Au fond :

Considérant qu'aux termes des articles 1 et 2 de la loi du 14 floréal an XI, il doit être pourvu au curage des cours d'eau non navigables ni flottables de la manière prescrite par les anciens règlements ou les usages locaux, tant qu'il n'est pas intervenu de

règlement rendu dans la forme des règlements d'administration publique;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, qu'il existe depuis un temps immémorial un usage en vertu duquel l'usinier du moulin de Dampierre doit curer 520 mètres de la rivière d'Orge, à partir du confluent de ce cours d'eau avec la rivière du Renard;

Que cet usage a été maintenu par les ordonnances royales du 20 juin 1844 et 7 décembre 1846, ainsi que par l'arrêté du ministre des travaux publics, en date du 24 avril 1848, rendu après avis du conseil d'État et ayant force de règlement d'administration publique;

Qu'il suit de là que, si une délibération syndicale, en date du 30 septembre 1845, porte que le moulin de Dampierre ne doit curer que 90 mètres de l'Orge et si cette usine ne figure pas au tableau indicatif des usines auxquelles incombe le curage de cette rivière, qui a été dressé par les ingénieurs et approuvé par le préfet en 1850, ces deux actes n'ont pu avoir pour effet de changer l'usage dont s'agit;

Que, d'ailleurs, tous les usiniers qui ont successivement exploité le moulin de Dampierre, et le sieur Ingé lui-même pendant cinq années, ainsi qu'il le reconnaît, se sont conformés à cet usage;

Que, dès lors, le sieur Ingé n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort qu'il a été assujetti, en 1866, aux frais du curage de l'Orge, sur une longueur de 520 mètres à partir du confluent de cette rivière avec le Renard;

Sur les conclusions à fin de dépens :

Considérant qu'aux termes de l'article 3 de la loi du 14 floréal an XI les taxes de curage sont recouvrées de la même manière que les contributions directes et que d'après l'article 30 de la loi du 21 avril 1832, les recours présentés devant nous en notre conseil d'État en matière de contributions directes peuvent être formés sans frais;

Art. 1er. La requête du sieur Ingé est rejetée.

2. Les conclusions du syndicat et des intervenants à fin de dépens sont rejetées.

(N° 3266)

[12 janvier 1870.]

Flottage de bois en trains. — Cotisation à percevoir sur les trains de bois flotté, pendant l'exercice 1870. (Approvisionnement de Paris.)

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la délibération, en date du 31 octobre 1869, prise par la communauté des marchands de bois de chauffage, ladite délibération ayant pour objet de pourvoir, dans un intérêt commun, aux dépenses que nécessiteront, pendant le cours de l'exercice 1870, le transport et la conservation de ces bois;

Vu les lois annuelles de finances;

Notre conseil d'État entendu.

Art. 1er. Il sera perçu, à titre de cotisation, sur les trains de bois flotté, pendant l'exercice 1870, savoir :

	fr.
1° Pour chaque train de dix-huit coupons qui sera flotté sur l'Yonne, en amont de Joigny, et sur la Cure, 37 francs, dont 25 francs seront payés à Clamecy et 12 francs à Paris, ci.	37.00
2° Pour chaque train de dix-huit coupons qui sera flotté sur le canal de Bourgogne, 34 francs, dont 22 francs payables à Joigny et 12 francs à Paris, ci.	34.00
3° Pour chaque train de dix-huit coupons qui sera flotté sur l'Yonne, en aval du pont de Joigny, et qui ne sera pas composé de bois précédemment tirés en route, 33 francs, dont 21 francs seront payés à Sens et 12 francs à Paris, ci.	33.00

La portion de la cotisation payable à Clamecy, Joigny et Sens s'applique aux services rendus en cours de navigation sur l'Yonne et au traitement des gardes-rivières qui y sont établis, ainsi que sur la Cure et la Seine; l'autre partie, c'est-à-dire 12 francs, comprend les frais de garage des trains à Paris.

4° Pour chaque train de dix-huit coupons provenant soit de la rivière de Seine, soit des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, 14 francs, dont 2 francs payables à Saint-Mammès, s'appliqueront au traitement

des gardes-rivières du commerce établis sur la Seine, et 12 francs seront payables à Paris pour frais de garage, ci. . . . . fr. 14.00

5° Pour chaque train de dix-huit coupons provenant de la Marne, 20 francs, payables à Paris, ci. 20.00

6° Pour chaque train de dix-huit coupons de la haute Yonne et de la Cure qui ne dépassera pas les ports de Cravant, 8 francs, et pour chaque train qui sera tiré en aval desdits ports, 12 francs qui seront payés à Cravant, ci. 12.00

Pour chaque train qui, par suite de la nécessité de le faire passer dans les écluses des canaux ou pour toute autre cause, sera flotté pas fractions différentes de la division ordinaire des trains de dix-huit coupons, la cotisation sera perçue en raison de la longueur comparée à celle des trains de dix-huit coupons; à cet effet, le maximum de cette longueur est fixé à 90 mètres pour un train et 5 mètres pour un coupon.

2. Le payement sera fait, savoir :

A Paris, entre les mains de l'agent général, immédiatement après l'arrivée des trains; à Clamecy, à Cravant, à Joigny, à Sens et à Saint-Mammès, entre les mains des gardes-rivières qui y résident, lors du départ des trains ou, au plus tard, dans la huitaine de leur arrivée à Paris.

Les gardes-rivières commis à Clamecy, Cravant, Joigny et Sens verseront, à la fin de chaque mois, le montant de leurs recettes entre les mains de l'agent général à Paris, à toute réquisition de sa part.

L'agent général et les autres agents de la communauté sont autorisés à faire toutes poursuites et diligences pour assurer le recouvrement de la cotisation, qui pourra, d'ailleurs, avoir lieu comme en matière de contributions publiques.

3. Le présent décret, reproduit en caractères lisibles et apparents, sera affiché, pendant toute la durée de l'exercice 1870, dans les bureaux des agents préposés à la perception des cotisations.

4. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3267)

[12 janvier 1870.]

Flottage de bois de charpente, de sciage et de charronnage. — Cotisation à percevoir sur les coupons, parts ou éclusées de bois de charpente, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1870. (Approvisionnement de Paris.)

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu le procès-verbal de la délibération, en date du 14 novembre 1869, prise par la communauté des marchands de bois à ouvrer, pour l'approvisionnement de Paris, ladite délibération ayant pour objet de pourvoir, dans un intérêt commun, aux dépenses que nécessiteront, pendant le cours de l'exercice 1870, le transport et la conservation de ces bois;

Vu les lois annuelles de finances;

Notre conseil d'État entendu;

Art. 1er. Il sera perçu, à titre de cotisation, sur les coupons, parts ou éclusées de bois de charpente, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1870, savoir :

	fr.
1° Pour chaque coupon de charpente flotté sur les rivières d'Yonne, de Cure et d'Armançon, ainsi que sur le canal de Bourgogne, 3f.50, dont 1f.75 à l'entrée et 1f.75 à la sortie, ci.	3.50
2° Pour chaque coupon de charronnage provenant desdites rivières, 3 francs, dont 1f.50 à l'entrée et 1f.50 à la sortie, ci.	3.00
Sans préjudice du payement de la cotisation spécialement affectée au service des flots et éclusées indispensables sur l'Yonne.	
3° Pour chaque coupon de charpente provenant de la rivière de Marne, 5 francs, dont 2f.50 à l'entrée et 2f.50 à la sortie, ci.	5.00
4° Pour chaque part de sciage provenant de ladite rivière, 5f.25, dont 2f.50 à l'entrée et 2f.75 à la sortie, ci.	5.25
5° Pour chaque coupon de charronnage provenant de ladite rivière, 4 francs, dont 2f.25 à l'entrée et 1f.75 à la sortie, ci.	4.00
6° Pour chaque éclusée de bois de chêne, de quelque rivière qu'elle provienne, 15 francs, dont 7f.50 à l'entrée et 7f.50 à la sortie, ci. .	15.00
7° Pour chaque éclusée de sapin provenant de la rivière d'Yonne,	

	fr.
30 francs, dont 10 francs à l'entrée et 20 francs à la sortie, ci. . . .	30.00
8° Pour chaque éclusée de sapin provenant de la rivière de Marne, 30 francs, dont 10 francs à l'entrée et 20 francs à la sortie, ci. . . .	30.00
9° Pour chaque coupon de charpente flotté sur les canaux latéraux à la Marne, 5 francs, dont 2f.50 à l'entrée et 2f.50 à la sortie, ci.	5.00
10. Pour chaque coupon de charronnage flotté sur lesdits canaux, 4 francs, dont 2f.25 à l'entrée et 1f.75 à la sortie, ci.	4.00
11° Pour chaque part de sciage flotté sur lesdits canaux, 5f.25, dont 2f.50 à l'entrée et 2f.75 à la sortie, ci.	5.25

12° Selon l'usage, les coupons et parts de la rivière d'Aube seront comptés à raison de 3 p. 2, et ceux des rivières dites Petite-Seine et Morin, à raison de 2 p. 1.

Indépendamment des cotisations ci-dessus, applicables aux parts et coupons de la rivière d'Aube, il sera payé, lors du départ de Brienne, pour chaque coupon ou part, 3 francs pour le service des flots de cette rivière.

2. Le payement des cotisations ci-dessus sera fait à Paris, entre les mains de l'agent général de la compagnie, sauf pour la cotisation spéciale à la rivière d'Aube, laquelle sera versée entre les mains de l'agent préposé à la résidence de Brienne.

3. L'agent général est autorisé à faire toutes les poursuites et diligences pour assurer le recouvrement des cotisations en employant toutes les voies de droit, et, au besoin, la perception s'effectuera comme en matière de contribution publique.

4. Le présent décret, reproduit en caractères lisibles et apparents, sera affiché, pendant toute la durée de l'exercice 1870, dans les bureaux des agents préposés à la perception des cotisations.

5. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics et notre ministre secrétaire d'État au département des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3268)

[12 janvier 1870.]

Port de Dunkerque. — Ouverture, sur l'exercice 1869, d'un crédit représentant une somme versée au trésor par la ville de Dunkerque, en exécution de la loi du 20 mai 1868, pour les travaux d'amélioration du port de commerce de cette ville.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la ville de Dunkerque à faire à l'État une avance de 12 millions pour l'amélioration du port de commerce de cette ville;

Vu la déclaration du receveur des finances de l'arrondissement de Dunkerque, constatant qu'il a été versé au trésor, le 8 novembre dernier, une somme de 300 000 francs à titre de quatrième à-compte sur l'avance précitée de 12 millions;

Vu nos décrets du 28 avril, 16 juillet et 27 octobre derniers, portant ouverture chacun d'un crédit de 300 000 francs pour les travaux dont il s'agit;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (art. 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 24 décembre 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869, chapitre XI du budget extraordinaire (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 300 000 francs pour travaux d'amélioration au port de commerce de la ville de Dunkerque.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours provenant d'avances faites par la ville de Dunkerque.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 3269)

[12 janvier 1870.]

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu les loi et décret du 19 juin 1857, lesquels constituent le réseau des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu les loi et décret du 11 juin 1863, portant concession de diverses lignes à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et modification des concessions antérieures;

Vu la loi du 18 juillet 1868 et le décret du 28 avril 1869, portant approbation de la convention passée, le 18 juillet 1868, entre l'État et la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et spécialement les articles 8, 9, 10 et 12 de ladite convention;

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux complémentaires à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 12 susvisé de la convention du 18 juillet 1868;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée et les avis du conseil des ponts et chaussées des 2, 16, 23, 30 juin, 7, 21, 28 juillet, 6, 9, 13, 16, 20, 27 octobre et 10 novembre 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

fr.

Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Villeneuve-Saint-Georges, présenté le 18 juin 1869, avec détail estimatif montant à. 43 000.00

Projet d'établissement d'une voie de garage à la station de Pont-de-Vaux-Fleurville, présenté le 3 avril 1869, avec détail estimatif montant à. 35 000.00

Projet d'agrandissement de la gare de Belleville, présenté le 21 juin 1869, avec détail estimatif montant à. 205 000.00

Projet de construction d'un bureau pour le service de la petite vitesse à la gare de Villefranche, présenté le 28 septembre 1869, avec détail estimatif montant à. 4 500.00

Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Lyon-Perrache, présenté le 13 juillet 1869, avec détail estimatif montant à. . . . 17 216.77

LIGNE DU BOURBONNAIS.

Projet de construction d'une gare à marchandises et d'un bâtiment de voyageurs à la station de Ris, présenté le 9 août 1869, avec détail estimatif montant à. 132 000.00

Projet d'agrandissement de la gare de Fourchambault, présenté le 10 août 1869, avec détail estimatif montant à. 68 000.00

Projet de revêtement des tunnels de Bertarion, France, Chollet et Bernard, présenté le 31 janvier 1869, avec détail estimatif montant à. 120 000.00

Projet de divers travaux à exécuter à la gare d'Oullins, présenté le 9 août 1869, avec détail estimatif montant à. 320 000.00

Projet d'augmentation et de modification des voies de la gare de Roanne, présenté le 31 août 1869, avec détail estimatif montant à. 57 000.00

LIGNE DE DIJON A BELFORT.

Projet d'agrandissement du buffet de la gare d'Auxonne, présenté le 4 août 1869, avec détail estimatif montant à. 1 800.00

Projet de construction d'un abri pour les voyageurs à la station de Rochefort, présenté le 18 juin 1869, avec détail estimatif montant à. 1 000.00

Projet d'amélioration des installations du dépôt et des ateliers de réparation des machines à la gare de Besançon, présenté le 9 août 1869, avec détail estimatif montant à. 6 000.00

Projet d'établissement de nouvelles voies et de plaques tournantes à la gare de Roche, présenté le 7 septembre 1869, avec détail estimatif montant à. 18 500.00

LIGNE DE MOUCHARD AUX VERRIÈRES.

Projet d'allongement de la remise des machines à la gare de Pontarlier, présenté le 10 septembre 1869, avec détail estimatif montant à.	fr. 15 000.00

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet d'agrandissement de la gare de Vaugris, présenté le 1er octobre 1869, avec détail estimatif montant à.	46 000.00
Projet d'établissement de nouvelles voies à la gare de Péage-de-Roussillon, présenté le 17 septembre 1869, avec détail estimatif montant à.	10 000.00
Projet d'établissement d'une nouvelle voie à la gare de Valence, présenté le 13 août 1869, avec détail estimatif montant à.	11 000.00
Projet d'établissement de rouleaux de dilatation sous les poutres du pont en tôle construit sur le Roubion, à Montélimart, présenté le 13 mai 1869, avec détail estimatif montant à.	7 000.00
Projet d'installation de voies, d'un pont à bascule et d'une prise d'eau à la gare de Donzère, présenté le 28 avril 1869, avec détail estimatif montant à.	43 000.00
Projet d'agrandissements à exécuter à la gare d'Orange, présenté le 28 avril 1869, avec détail estimatif montant à.	70 400.00
Projet d'agrandissements à exécuter à la gare de Sorgues, présenté le 28 avril 1869, avec détail estimatif montant à.	35 000.00

LIGNE DE LYON A GRENOBLE.

Projet d'agrandissement de la cour des marchandises et des voies de service à la gare de la Tour-du-Pin, présenté le 1er avril 1869, avec détail estimatif montant.	18 500.00

LIGNE DE VALENCE A GRENOBLE.

Projet d'agrandissement des voies de service et d'établissement d'une bascule à wagon à la gare de la Sône, présenté le 19 mai 1869, avec détail estimatif montant à.	8 500.00

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Marseille, présenté le 10 septembre 1869, avec détail estimatif montant à.	42 500.00

LIGNE DE NIMES A ALAIS.

Projet de reconstruction et d'agrandisse ent de la gare des mar-

chandises de Ners, présenté le 3 avril 1869, avec détail estimatif montant à . . . . fr. 30 000.00

LIGNE DE TOULON A NICE.

Projet d'allongement de diverses voies d'évitement et de garage dans les gares de Lagarde, de Lafarlé, de la Crau, du Puget-de-Cuers, de Carnoules, de Pignans, de Gonfaron, de Roquebrune, de Fréjus, d'Antibes et de Vence-Cagnes, présenté le 19 mai 1869, avec détail estimatif montant à 71 500.00

Ensemble 1 445 416.77

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de la dépense à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. L'approbation des projets des travaux à exécuter aux gares de Pont-de-Vaux-Fleurville et de Belleville est subordonnée aux conditions et réserves suivantes :

GARE DE PONT-DE-VAUX-FLEURVILLE.

L'origine de la voie de garage sera reportée au delà du passage à niveau de Morfontaine par rapport à la gare de Fleurville.

GARE DE BELLEVILLE.

1° L'abri actuellement existant en face du bâtiment des voyageurs sera conservé ou remplacé par une construction analogue.

2° Le palier du passage à niveau de la route départementale n° 4 sera prolongé sur une longueur de 15 mètres en dehors des barrières et raccordé avec les parties de route non modifiées par des déclivités de 0m.02 au plus par mètre.

3° Les parties de chaussée dont la réfection sera nécessaire seront exécutées en matériaux de même nature et de même grosseur que ceux employés pour l'entretien de la route et avec les mêmes dimensions que la chaussée actuelle, et la compagnie les entretiendra en bon état jusqu'à la liaison complète des matériaux.

3. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3270)

(15 janvier 1870.)

Chemins de fer du Midi et canal latéral à la Garonne. — Approbation de divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire par la compagnie.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu le décret et la convocation en date du 1er août 1857;

Vu les loi et décret du 11 juin 1859, ensemble la convention y annexée du 28 décembre 1858 et du 11 juin 1859;

Vu les loi et décret du 11 juin 1863 et la convention du 1er mai de la même année;

Vu les loi et décret du 10 août 1868, portant approbation de la convention passée le même jour entre l'État et la compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, et spécialement l'article 12 de ladite convention;

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi, à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur des lignes de son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 12 susvisé de la convention du 10 août 1868;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées des 19 juin, 9 et 30 octobre 1869;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Projet d'agrandissement du bâtiment des messageries (côté du départ) à la gare de Bordeaux, présenté le 15 février 1868, avec détail estimatif produit le 7 juillet 1869 et montant à.	fr. 159 946.83
Projet d'agrandissement du bâtiment des archives à la gare de	

	fr.
Bordeaux, présenté le 26 août 1869, avec détail estimatif montant à	25 382.12
Projet de modification de la station de Moux, présenté le 22 avril 1869, avec détail estimatif montant à	29 197.58
Projet de construction d'un quai sur le côté droit du bassin maritime de la gare de Cette, présenté le 26 août 1869, avec détail estimatif montant à	355 023.90
Ensemble	569 550.48

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 30 millions de francs mentionnés à l'article 12 de la convention du 10 août 1868 comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au bulletin des lois.

(N° 3271)

[22 janvier 1870.]

Déclaration d'utilité publique. — Construction d'un pont fixe à péage sur l'Yonne à Étigny (Yonne).

Art. 1er Est déclarée d'utilité publique l'exécution des travaux de construction d'un pont fixe à péage sur l'Yonne, à Étigny (Yonne), dans le prolongement de l'allée de Véron, ainsi que celle des abords et dépendances dudit pont, conformément au plan ci-annexé.

2. La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges, également annexé au présent décret.

3. Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont, de ses abords et dépendances, au moyen de la concession, par adjudication publique, d'un péage dont la durée maxima, qui ne pourra excéder cinquante-deux ans, sera fixée à l'avance par le préfet, dans un billet cacheté; d'une somme votée par la commune de Véron, s'élevant à 12,500 francs; d'une autre somme

votée par la commune d'Etigny, montant à 2,000 francs; de souscriptions particulières d'un total de 21 469 francs, et enfin d'une subvention de 35,000 francs, imputable sur les fonds du trésor.

4. Le concessionnaire, substitué aux droits de l'administration, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, sera autorisé à acquérir, s'il y a eu lieu, par voie d'expropriation publique, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation sera nécessaire pour l'exécution des travaux.

5. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par notre ministre de l'intérieur.

6. A partir du jour où le passage du pont sera livré au public, et jusqu'à l'expiration du terme qui sera fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage conformément au tarif ci-après.

	francs.
Personne chargée ou non, à pied, à cheval ou en voiture.	0.05
Cheval ou mulet chargé, monté, attelé ou non.	0.10
Bœuf, vache ou âne, attelé ou non.	0.05
Les mêmes, destinés à la vente.	0.10
Veau, porc, paire de moutons, de chèvres, d'oies, de dindons, etc., marchant ou transportés en voiture.	0.02
Voiture à bras.	0.05
Voiture à âne.	0.10
Voiture non suspendue à deux ou quatre roues.	0.15
Voiture suspendue à deux roues	0.30
Voiture suspendue à quatre roues.	0.50

7. Sont exempts des droits de péage :

Le préfet du département, le sous-préfet de l'arrondissement, ainsi que leurs gens et leurs voitures ;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire dans l'exercice de leurs fonctions et leurs greffiers ;

Les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les gardes-pêches, éclusiers, gardes et cantonniers des routes et de la rivière, les agents voyers, les employés des contributions indirectes. les agents forestiers, les préposés et agents des douanes, les employés des lignes télégraphiques, les commissaires de police, les gardes champêtres, la gendarmerie, dans l'exercice de leurs fonctions;

Les militaires de tout grade voyageant en corps ou séparément, à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service ;

Les courriers du gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'État ;

Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire ;

Les élèves allant à l'école communale ainsi qu'à l'instruction religieuse ou en revenant ;

Les prestataires avec leurs attelages se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations ou en revenant ;

Les prévenus, accusés ou condamnés conduits par la force publique, ainsi que leur escorte.

(N° 3272)

[9 février 1870.]

Taxes syndicales. — Adhésion à la constitution du syndicat. — Pourvoi direct. — (Compagnie des chemins de fer du Nord contre le syndicat du Mollenel de Saint-Valéry-sur-Somme.) — *Lorsqu'un propriétaire a exécuté sans protestation l'arrêté préfectoral qui constitue un syndicat, son pourvoi n'est plus recevable contre cet arrêté, aux termes de l'article* 11 *du règlement du* 22 *juillet* 1806. — *L'arrêté, par lequel le préfet fixe la part contributive du requérant dans les dépenses du syndicat, ne fait pas obstacle à ce que ledit requérant, s'il s'y croit fondé, porte sa réclamation devant le conseil de préfecture; mais cet arrêté ne peut être attaqué directement devant le conseil d'État pour excès de pouvoirs, en vertu de la loi des* 7-14 *octobre* 1790.

Napoléon, etc.

Vu la requête présentée, le 21 août 1867, pour la compagnie des chemins de fer du Nord, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler, pour excès de pouvoir : 1° un arrêté, en date du 24 avril 1865, par lequel le conseiller d'État, préfet du département de la Somme, a approuvé une délibération du syndicat du Mollenel de Saint-Valery sur-Somme, dans la disposition par laquelle le syndicat a mis à la charge de ladite compagnie une partie de la dépense d'entretien

de la digue de Mollenel; 2° au besoin, l'arrêté, en date du 5 décembre 1861, par lequel le préfet du même département a organisé le syndicat du Mollenel;

Ce faisant, attendu que la compagnie requérante n'a jamais consenti à faire partie du syndicat et n'a pas donné son adhésion à la répartition des dépenses, la décharger de la contribution à laquelle elle a été imposée et condamner le syndicat du Mollenel aux dépens;

Vu les arrêtés attaqués;

Vu la lettre, en date du 26 novembre 1861, par laquelle le préfet du département de la Somme invite la compagnie du chemin de fer du Nord à désigner son représentant dans le syndicat, dont la formation est demandée par les adjudicataires des mollières du Mollenel;

Vu la lettre, en date du 2 décembre 1861, par laquelle les administrateurs de la compagnie désignent pour la représenter le sieur Touron;

Vu les procès-verbaux de la délibération du syndicat du Mollenel, en date des 1er-6 février et 3 avril 1862, 9 mai 1863, 15 janvier et 9 avril 1864, notamment celui de la séance du 3 avril 1862, d'où il résulte que le sieur Touron, invité à assister à la séance pour recevoir communication du projet de règlement préparé dans les précédentes réunions du syndicat, expose : que si une contribution peut être réclamée de la compagnie des chemins de fer du Nord, cette contribution ne doit être imposée qu'à raison des travaux relatifs à l'entretien de la digue du Mollenel, et déclare, sous le mérite de cette observation, donner son adhésion au projet de règlement;

Vu le mémoire en défense présenté pour le syndicat, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, et tendant au maintien des arrêtés attaqués;

Vu les observations présentées par notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la compagnie des chemins de fer du Nord, et dans lequel la compagnie maintient les conclusions de son recours;

Vu toutes les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu la loi du 16 septembre 1807 et le décret du 27 mars 1852;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790;

Vu le décret du 2 novembre 1864;

En ce qui concerne l'arrêté, en date du 5 décembre 1861, par

lequel le préfet du département de la Somme a constitué le syndicat du Mollenel :

Considérant que, sur la notification qu'elle a reçue de cet arrêté, le 13 décembre 1861, la compagnie du chemin de fer du Nord l'a exécuté sans protestation; que, dès lors, aux termes de l'article 11 du règlement du 22 juillet 1806, son pourvoi, en date du 21 avril 1867, n'est pas recevable;

En ce qui concerne l'arrêté, en date du 24 avril 1865, par lequel le même préfet a fixé la part contributive de la compagnie des chemins de fer du Nord, dans les dépenses du syndicat, pendant les années 1862 et 1863 :

Considérant que cet arrêté ne fait pas obstacle à ce que la compagnie, si elle se croit fondée à soutenir soit qu'elle n'est pas tenue de contribuer à ces dépenses, soit que la contribution qui lui a été assignée est trop élevée, porte sa réclamation devant le conseil de préfecture, sauf recours devant nous, en notre conseil d'État; que, dès lors, la compagnie requérante n'est pas recevable à attaquer directement devant nous l'arrêté précité, pour excès de pouvoirs, en vertu de la loi des 7-14 octobre 1790;

Art. 1er. La requête de la compagnie des chemins de fer du Nord est rejetée.

(N° 3273)

[9 février 1870.]

Entrepreneurs. — Décomptes. — Mesurage des déblais au profil ou au bateau. — Incendie du matériel. — (Sieurs Lauglade et Castaing.) — *Les requérants ne peuvent échapper à l'application de l'article du devis prescrivant le mesurage des déblais au profil, et demander après coup le mesurage au bateau, sous prétexte d'ensablements apportés par le vent et les courants, lorsqu'ils n'ont jamais contesté, en cours d'exécution, l'exactitude des avant-métrés dressés d'après le premier mode, et lorsque les attachements qu'ils produisent ont été tenus en dehors du contrôle des agents de l'administration. — L'État n'est pas responsable de l'incendie d'un navire appartenant au matériel d'une entreprise résiliée, lorsque le sinistre est arrivé à un moment où les entrepreneurs continuaient encore leurs travaux jusqu'à nouvel*

ordre, et disposaient ainsi de leur matériel à leurs risques et périls, sans que l'administration eût à en diriger ou à en surveiller l'emploi.

Napoléon, etc.,

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour les sieurs Langlade et Castaing, anciens entrepreneurs des travaux de creusement du canal de Saint-Louis, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 19 mai 1868, par lequel le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône a rejeté les réclamations qu'ils avaient formées contre l'État;

Ce faisant, attendu : 1° que, à raison des ensablements continuels qui se produisaient dans le canal sous l'action du vent et de la mer, le mode, indiqué par l'article 31 du devis pour mesurer les déblais, ne permettait pas d'évaluer d'une manière exacte la quantité de sable réellement enlevée, et que cette quantité sera exactement fixée en comptant le nombre des bateaux chargés qui a été constaté par les attachements tenus par les requérants; 2° que la propriété du matériel servant aux travaux avait été transférée à l'Etat par la convention des 9-15 mars 1866 et que, par suite, le bateau le *Bréaldabane* lui appartenait lorsqu'il a été détruit, le 7 avril suivant, par un incendie ;

Condamner l'Etat à payer aux requérants, avec intérêts et dépens : 1° 38 032f.20, pour 31 693me.50 de déblais omis à tort au décompte; 2° 84 448f.75, pour prix du *Bréaldabane* et frais du sauvetage de ses débris; subsidiairement, ordonner une expertise avec enquête pour vérifier les allégations des requérants et déterminer les sommes qui leur sont dues ;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, et tendant au maintien de l'arrêté attaqué, par le motif : 1° que les requérants ne peuvent être admis à contester l'application de l'article 31 de leur devis, alors surtout qu'ils ne justifieraient aucunement que l'application dudit article leur eût porté préjudice ; 2° que, d'après la convention précitée des 9-15 mars 1866, les requérants continuaient encore, à la date du 7 avril 1866, les travaux de leur entreprise dans les conditions et aux charges de leur marché ;

Vu les mémoires en réplique produits par les sieurs Langlade et Castaing, et par lesquels ils déclarent persister dans leurs conclusions; ensemble les certificats et attachements produits par les requérants;

Vu l'extrait du devis des travaux de creusement du canal Saint-Louis, notamment l'article 31;

Vu les lettres des sieurs Langlade et Castaing, en date du 21 septembre 1864 et du 16 avril 1865, et la réponse de l'ingénieur ordinaire, en date du 21 du même mois;

Vu la déclaration, en date du 9 mars 1866, par laquelle les sieurs Langlade et Castaing font connaître que, si l'administration prononce la résiliation de l'entreprise et accepte diverses conditions indiquées par eux, ils renonceront à leurs autres réclamations et s'engageront à continuer les travaux en leur conservant l'activité actuelle, jusqu'au moment où l'administration leur donnera l'ordre de s'arrêter, sans toutefois que le délai de continuation puisse dépasser le mois qui suivra le jour où la résiliation aura été prononcée;

Vu la décision, en date du 15 mars 1866, par laquelle notre ministre des travaux publics prononce la résiliation de l'entreprise aux conditions stipulées dans la déclaration ci-dessus visée;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne les déblais :

Considérant que, aux termes de l'article 31 du devis, le cube des déblais devait être constaté par des profils dressés avant l'exécution et présentés à l'acceptation des entrepreneurs;

Que les sieurs Langlade et Castaing n'ont jamais contesté l'exactitude des avant-métrés faits pour l'application de cet article;

Qu'ils avaient, il est vrai, pendant le cours des travaux, fait observer qu'à raison des ensablements que produisaient dans le canal les vents et les eaux de la mer, ces avant-métrés ne donnaient pas la quantité réelle des matériaux extraits et qu'ils avaient demandé qu'on mesurât les déblais par barque chargée;

Mais que, l'ingénieur chargé de la direction des travaux leur ayant répondu, par sa lettre ci-dessus visée, en date du 20 avril 1865, que, s'il consentait à ce que le conducteur comptât les barques, ce relevé ne serait pas fait contradictoirement et que les entrepreneurs ne pourraient jamais l'invoquer, ceux-ci n'ont pas insisté sur leur réclamation;

Que, dans ces circonstances, ils ne peuvent être admis, après l'achèvement des travaux, à contester l'application qui leur a été faite de l'article précité et à demander que les déblais soient calculés d'après des attachements qu'ils ont tenus en dehors du contrôle des agents de l'administration;

En ce qui concerne le navire *le Bréaldabane*·

Considérant que, par leur déclaration ci-dessus visée du 9 mars 1866, acceptée par notre ministre des travaux publics le 15 du même mois, les sieurs Langlade et Castaing s'étaient engagés à continuer les travaux jusqu'au moment où l'administration leur donnerait l'ordre de s'arrêter, sans toutefois que ce délai pût dépasser un mois à partir de la résiliation prononcée et sous la réserve que l'Etat reprendrait leur matériel à dire d'expert;

Que l'époque où aurait lieu cette reprise n'était pas fixée expressément;

Mais considérant que, tant que les sieurs Langlade et Castaing continuaient les travaux, le matériel devait rester à leur disposition sans que l'administration eût à en diriger ou en surveiller l'emploi;

Qu'il suit de là, que ce matériel restait à leurs risques et périls jusqu'au jour de la cessation des travaux;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que, le 7 avril 1866, jour où le navire a été détruit par un incendie, il appartenait encore aux entrepreneurs, et que l'administration n'est pas tenue de leur en payer la valeur;

En ce qui concerne les intérêts:

Considérant que le conseil de préfecture a reconnu que l'Etat devait payer aux sieurs Langlade et Castaing 2 400 francs pour déblais omis au décompte et 18 000 francs pour le prix des objets sauvés de l'incendie du *Bréaldabane*;

Que les sieurs Langlade et Castaing avaient demandé, le 20 septembre 1866, les intérêts des sommes à eux dues pour les déblais et le 20 octobre 1867, ceux des sommes auxquelles ils avaient droit pour la valeur du navire incendié;

Qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture a omis de leur allouer ces intérêts à partir desdits jours:

Art. 1er. L'Etat payera aux sieurs Langlade et Castaing les intérêts de 2 400 francs à partir du 20 septembre 1866, et ceux de 18 000 fr. à partir du 20 avril 1867.

2. Le surplus des conclusions des sieurs Langlade et Castaing est rejeté.

(N° 3274)

[16 février 1870.]

Chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne.

1° LOI.

Article unique. Sont approuvées les clauses financières applicables à l'exécution du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne, par Montargis, Sens, Troyes et Arcis-sur-Aube, telles qu'elles résultent du procès-verbal d'adjudication de la concession dudit chemin, en date du 10 août 1869.

En conséquence, la subvention à fournir par l'État pour la construction dudit chemin est fixée définitivement à 24 374 800 fr.

2° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi du 18 juillet 1868, relative à l'exécution de plusieurs chemins de fer, notamment de celui d'Orléans à Châlons-sur-Marne, par Montargis, Sens, Troyes et Arcis-sur-Aube ;

Vu notre décret en date du 29 mai 1869, portant qu'il sera procédé à l'adjudication, par voie de publicité et de concurrence, de la concession du chemin de fer susénoncé, et notamment les articles 2 et 5, ainsi conçus :

« Art. 2. Le maximum de la subvention à fournir par l'État pour « l'exécution de ce chemin est fixé à 25 millions de francs.

« Le rabais de l'adjudication portera sur ce maximum.

« Art. 5. Ladite adjudication ne deviendra définitive qu'après « avoir été approuvée par un décret de l'empereur et lorsque les « clauses financières auront été approuvées par la loi ; »

Vu le cahier des charges annexé à ce décret;

Vu la soumission présentée par les sieurs de Bussierre (Gustave), Donon (Armand) et Tenré (Ludovic).

Vu le procès-verbal de l'adjudication passée, le 10 août 1869, par notre ministre des travaux publics ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4) ;

Notre conseil d'État entendu,

Art. 1er. Les sieurs de Bussierre (Gustave), Donon (Armand) et Tenré (Ludovic) sont et demeurent définitivement concessionnaires du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne, par Montargis, Sens, Troyes et Arcis-sur-Aube, moyennant le rabais de 625200 fr. sur la subvention à fournir par l'État exprimé dans leur soumission, et sous toutes les clauses et conditions tant du décret du 29 mai 1869 que du cahier des charges y annexé. En conséquence, la subvention demeure fixée à 24 374 800 francs.

Le procès-verbal de l'adjudication et la soumission ci-dessus mentionnés resteront annexés au présent décret.

2. Conformément à l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845, les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ni promesses d'actions négociables avant de s'être constitués en société anonyme.

3. L'émission des obligations que la compagnie pourra être autorisée à créer ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation de notre ministre des travaux publics, qui en déterminera la forme, le mode et le taux de négociation, et qui fixera les époques et les quotités des versements jusqu'à complète libération.

4. Les subventions qui pourront être fournies par les départements, les communes et les propriétaires intéressés seront versées au trésor à titre de fonds de concours et affectées jusqu'à due concurrence au payement des termes ou des annuités dus par l'État à la compagnie concessionnaire.

5. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

3° PROCÈS-VERBAL D'ADJUDICATION.

Le 10 août 1869, à onze heures, conformément à l'avis qui en a été donné, le 8 août 1869, par le *Journal officiel*,

Nous, ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, assisté de :

MM. Cuvier, sous-gouverneur de la banque de France ;

de Boureuille, conseiller d'État, secrétaire général du ministère;

de Franqueville, conseiller d'État, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer;

Maniel, inspecteur général des ponts et chaussées,

le comte de Ruolz, inspecteur général des chemins de fer;

Boyer, chef du premier bureau de la division des études et travaux de chemins de fer, secrétaire,

Nous sommes rendu dans l'une des salles du ministère des travaux publics pour procéder à l'adjudication de la concession du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne entre les deux compagnies précédemment admises à concourir.

Conformément à notre invitation, le secrétaire a donné lecture :

1° De l'avis inséré au *Journal officiel* du 8 août 1869;

2° Des articles 5, 6, 7 et 8 de notre arrêté du 10 juin 1869, qui a réglé les conditions d'admission à ladite adjudication.

Nous avons exposé qu'une compagnie, représentée par MM. le général de Preuilly, le Roy (de Montargis) et consorts, s'était présentée dans les délais prescrits par l'arrêté ministériel pour concourir à l'adjudication. La commission instituée pour examiner les titres des divers demandeurs n'a pas cru devoir l'admettre à concourir.

Les représentants de cette compagnie, informés de la décision prise par nous, conformément à l'avis précité, ont demandé l'autorisation de fournir des explications devant la commission. Cette autorisation leur a été accordée, et la commission, après les avoir entendus, a déclaré que, quelle que fût l'honorabilité des personnes qui composent ladite compagnie, elle persistait, par des raisons de droit, dans son premier avis.

Une décision ministérielle prise dans ce sens a été notifiée à la compagnie par lettre du 7 août 1869.

Nous avons alors donné lecture de la lettre qui vient de nous être écrite par MM. le général de Preuilly et le Roy (de Montargis), en réponse à cette notification :

« Paris, le 9 août 1869.

« A Son Excellence le ministre des travaux publics.

« Monsieur le ministre,

« Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre dépêche du 7 « août, qui vient de nous parvenir.

« Nous voyons avec peine que, malgré les explications données par nous « devant la commission et complétées par deux lettres remises à Votre Excel- « lence, la décision du 24 juillet, qui nous excluait de l'adjudication pour le « chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne, a été maintenue sans même « avoir égard à la justification des actions produites par les comités locaux, re- « connues indiscutables.

« Forts de nos convictions et de notre droit, nous ne pouvons que persister « dans nos protestations, d'autant mieux que les motifs de la décision, que vous « avez bien voulu nous faire connaître, nous paraissent contraires aux disposi- « tions des lois qui régissent la matière.

« Nous avons donc le regret de vous informer, monsieur le ministre, que « nous formons un pourvoi devant le conseil d'État, tant contre la décision qui « nous a été notifiée le 24 juillet que contre celle qui vient de nous être notifiée « le 7 août.

« Nous ajoutons que nous nous croyons fondés, en raison de ce pourvoi, à « nous opposer à ce qu'il soit passé outre à l'adjudication annoncée au *Journal*

« *officiel* du 8 août pour le mardi 10 août, à onze heures du matin, hors notre « présence et notre concours, avant tout au moins qu'il ait été statué sur notre « recours. Nous ne pouvons que considérer comme nulle et attaquer comme « telle une adjudication si manifestement contraire à nos droits, aux principes « généraux et aux règles de l'administration. »

Après la lecture de cette lettre, nous avons fait observer que l'opposition ci-dessus ne saurait mettre obstacle à ce qu'il soit procédé à l'adjudication. Sans invoquer les précédents qui sont conformes à cette manière d'agir, nous rappelons qu'aux termes de l'article 8 de notre arrêté du 10 juin 1869, qui vient d'être lu par le secrétaire, l'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par un décret de l'empereur, et par une loi en ce qui concerne les clauses financières, et nous déclarons, en outre, que cette homologation restera subordonnée au résultat du pourvoi formé devant le conseil d'État par la compagnie représentée par MM. le général de Preuilly, le Roy (de Montargis) et consorts. Les droits de tous se trouvent ainsi réservés.

Nous avons ensuite invité chacune des compagnies admises à concourir à nous remettre sa soumission et à justifier de la réalisation du dépôt de garantie.

Un paquet nous ayant été remis par chacune desdites compagnies, nous avons immédiatement donné connaissance des récépissés délivrés par la caisse des dépôts et consignations, et, après avoir constaté que chacune des compagnies avait effectué un dépôt de garantie égal à 1 million de francs, nous les avons déclarées toutes deux définitivement admises à l'adjudication.

Puis nous avons procédé à l'ouverture des soumissions et nous avons donné lecture :

1° De la soumission de MM. Gustave de Bussierre, Armand Donon et Ludovic Tenré;

2° De la soumission de MM. Watel, Avril, Gougis, Ramelot, Moreau, Foriel de Bischop, Couvreux, Bridet.

Numéros d'ordre.	NOMS des soumissionnaires.	CHIFFRE de la subvention demandée.	PIÈCES JUSTIFICATIVES.
		francs.	
1°	MM. de Bussierre, Donon et Tenré.	24 374 800	Récépissé du versement à la caisse des dépôts et consignations de la somme d'un million.
2°	MM. Watel, Avril, Gougis, Ramelot, Moreau, Foriol de Bischop, Couvreux et Bridet. . .	24 495 000	Idem.

MM. de Bussierre (Gustave), Donon (Armand) et Tenré (Ludovic) ayant offert sur le chiffre de la subvention à fournir par l'État un rabais supérieur à celui qui a été proposé par l'autre compagnie soumissionnaire, nous avons déclaré MM. de Bussierre (Gustave), Donon (Armand) et Tenré (Ludovic) adjudicataires du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne, aux clauses et conditions tant du décret du 29 mai 1869, relatif à la mise en adjudication dudit chemin de fer, que du cahier des charges annexé à ce décret.

Nous avons déclaré, d'ailleurs, que la présente adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par un décret de l'empereur, et par une loi en ce qui concerne les clauses financières, et sous toutes réserves du recours formé par la compagnie représentée par MM. le général de Preuilly et le Roy (de Montargis).

De tout quoi nous avons dressé le présent procès-verbal, pour valoir ce que de raison, les jours, mois et an ci-dessus indiqués, et nous avons signé avec les personnes ci-dessus dénommées et les adjudicataires.

Le Ministre des travaux publics,
Signé E. GRESSIER.

Signé DE BOUREUILLE, DE FRANQUEVILLE, CUVIER, MANIEL, le comte DE RUOLZ, E. BOYER, secrétaire.

Les adjudicataires,
Signé TENRÉ fils, ARM. DONON, G. DE BUSSIERRE.

Nous soussignés, Gustave de Bussierre, administrateur délégué de la société financière, demeurant à Paris, rue de Beaujon, n° 9; Armand Donon, président de la société de dépôts et de comptes courants, demeurant même ville, avenue Gabriel, n° 42; Ludovic Tenré, administrateur de la société financière, demeurant également même ville, rue Laffitte, n° 13, délégués pour représenter la société financière, en vertu d'une délibération du conseil d'administration de ladite société, après avoir pris connaissance du décret du 29 mai 1869, qui prescrit la mise en adjudication du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne et du cahier des charges y annexé, ainsi que de l'arrêté du 10 juin 1869, nous engageons à exécuter toutes les clauses et conditions exprimées tant dans le décret que dans le cahier des charges susénoncés, et consentons à ce que la subvention, dont le maximum est fixe à 25 millions de francs, soit réduite d'une somme de 626 200 francs et demeure ainsi fixée à 24 374 800 francs.

Pour garantie de la présente soumission, nous avons déposé à la caisse des dépôts et consignations la somme de 1 million de francs, suivant le récépissé ci-inclus et dans les valeurs y détaillées.

Signé ARM. DONON, TENRÉ fils, G. DE BUSSIERRE.

(N° 3275)

PERSONNEL.

Mars, Avril et Mai 1870.

INGÉNIEURS.

1° DÉCISIONS DIVERSES.

25 *mars*. — M. Jourjon, ingénieur ordinaire de 3e classe, actuellement attaché au service ordinaire du département du Morbihan et au service du canal de Nantes à Brest, est mis à la disposition de M. le gouverneur général de l'Algérie pour être attaché au service de la deuxième circonscription du département d'Oran, en remplacement de M. Dieulafoy, rappelé en France.

4 *avril*. — M. Machart, inspecteur général de 2e classe, actuellement chargé de la 5e inspection, sera chargé de la 16e inspection, en remplacement de M. de Lagallisserie, nommé inspecteur général de 1re classe.

M. Gendarme de Bévotte, nommé inspecteur général de 2e classe, par décret du 21 mars 1870, sera chargé du service du 5e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. Machart.

6 *avril*. — M. Duhaut-Plessis, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de l'Aisne, sera chargé du service ordinaire du département de l'Orne, en remplacement de M. de Saint-Claire, admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

11 *avril*. — Le chemin de fer direct d'Orléans à la ligne de Paris à Strasbourg ayant été de nouveau concédé, le contrôle des travaux de cette ligne sera rétabli tel qu'il était organisé avant la déchéance du premier concessionnaire et confié à M. l'ingénieur en chef Delaperche.

14 *avril*. — M. Robaglia, ingénieur ordinaire de 1re classe, ac-

tuellement attaché au service maritime du département de la Gironde et au service de contrôle des travaux et de l'exploitation des chemins de fer du Médoc, sera chargé du service ordinaire du département de la Lozère.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. de Lagallisserie, nommé inspecteur général de 1re classe, fera partie, en cette qualité, de la 1re section du conseil général des ponts et chaussées, en remplacement de M. Belin, admis à la retraite.

16 *avril.* — La décision du 8 mars dernier portant organisation du service de contrôle du chemin de fer d'Amiens à Dijon et du service d'études de la partie du chemin de fer de Châtillon à Besançon, comprise entre Châtillon et la Saône, a été modifiée ainsi qu'il suit :

MM. Fontaine (Arthur), ingénieur ordinaire à Dijon, et Carlet (Philippe), sous-ingénieur à Châtillon, seront chargés : 1° du contrôle des études et travaux de la 2e section du chemin de fer d'Amiens à Dijon ; 2° des études de la partie de la ligne de Châtillon à Besançon, comprise entre le chemin de fer d'Amiens à Dijon et la Saône, le premier pour la partie comprise dans le bassin de la Méditerranée, le second pour la partie comprise dans le bassin de l'Océan.

19 *avril.* — M. Fournier de Saint-Amant, ingénieur ordinaire, actuellement détaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort, et remis par le ministère de la marine à la disposition du ministère des travaux publics, sera chargé, dans le département de la Manche, du service ordinaire de l'arrondissement de Cherbourg et attaché, en outre, au service des ports maritimes de ce département et au service d'études du chemin de fer de Sottevast à Coutances, en remplacement de M. Dubois, appelé précédemment à un autre service.

22 *avril.* — M. Polony, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire et au service maritime du département de la Charente-Inférieure et au contrôle des travaux de l'exploitation des chemins de fer des Charentes, sera attaché, en outre, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Compaing, aux études d'un chemin de fer de Saint-Jean-d'Angely à Niort.

27 *avril.* — M. Holleaux, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service de l'arrondissement de Château-Thierry et au service de la navigation de la Marne, sera chargé du service ordinaire du département de l'Aisne, en remplacement de M. Duhaut-Plessis, appelé à un autre service.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

28 *avril.* — Le service de contrôle de la construction du chemin de fer de Perpignan à Port-Vendres est supprimé.

30 *avril.* — M. Aymard, ingénieur ordinaire, chargé de la direction de la voirie municipale de Marseille, est mis, sur sa demande, en congé pour raisons de santé.

4 *mai.* — M. Jozon, ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Lorient et attaché, en outre, au service maritime du département du Morbihan et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements, sera chargé, dans le département de l'Aisne, du service de l'arrondissement de Château-Thierry et attaché au service de la navigation de la Marne, 2e section, en remplacement de M. Holleaux, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

5 *mai.*— M. Baumgartner, ingénieur ordinaire, attaché, à la résidence de Libourne, au service ordinaire, au service hydraulique, aux travaux maritimes du département de la Gironde et au service de construction du chemin de fer de Libourne à Bergerac, sera attaché, à la résidence de Bordeaux, au service maritime du département de la Gironde et au service du contrôle des travaux et de l'exploitation du chemin de fer du Médoc, en remplacement de M. Robaglia, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

CONDUCTEURS.

AVANCEMENTS.

Sont nommés *conducteurs principaux* des ponts et chaussées les conducteurs embrigadés de 1re classe dont les noms suivent :

1re inspection.	Tetmayer.	Seine.	Service ordinaire.
	Mesnager (Adrien).	Idem.	Navigation de la Seine (3e section).
2e inspection.	Jacquet.	Nord.	Faisant fonctions d'ing. ordin. à Dunkerque.
3e inspection.	Gelly.	Meuse.	Service ordinaire.
4e inspection.	Guillemard.	Moselle.	Idem.
5e inspection.	Rotival.	Saône-et-Loire.	Faisant fonctions d'ing ordin. à Charolles.
8e inspection.	Picard (Auguste).	Drôme.	Service ordinaire.
10e inspection.	Canton.	Basses-Pyrénées.	Idem.

12e inspection.	Bohy.	Loire-Inférieure.	Ports maritimes.
14e inspection.	Buisson.	Eure-et-Loir.	Service ordinaire.
15e inspection.	Lecompte.	Vienne.	Faisant fonctions d'ing. ordin. à Poitiers.
16e inspection.	Arnaud (Louis).	Tarn.	Service ordinaire.
Servic. divers.	Tannery.	Calvados.	Contr. de l'exploit. du chem. de fer de l'Ouest.
	Dedaux.	Haute-Garonne.	Contr. de l'exploit. du chemin de fer du Midi.
	Podolski.	Seine.	Service municipal.
	Cartier.	Algérie.	Province de Constantine.

Sont élevés à la 1re *classe* de leur grade les conducteurs de 2e classe dont les noms suivent :

1re inspection.	Levilain.	Eure	Service ordinaire.
	Burin.	Seine-Inférieure.	Idem.
2e inspection.	Chantraine.	Nord.	Idem.
3e inspection.	Dargent.	Ardennes.	Idem.
	Gillet.	Meuse.	Idem.
4e inspection.	Hiégel.	Bas-Rhin.	Idem.
	Hurstel.	Idem.	Travaux du Rhin.
5e inspection.	Gresset.	Doubs.	Service hydraulique.
6e inspection.	Chave.	Ardèche.	Navigation du Rhône.
7e inspection.	Pissière.	Bouches-du-Rhône.	Service maritime
8e inspection.	Cultil.	Ardèche.	Faisant fonctions d'ing. ordinaire à Aubenas.
9e inspection.	Bonnoure.	Ariége.	Service ordinaire.
10e inspection.	Ponnassé.	Gironde	Service ordinaire.
	Ferran.	Hautes-Pyrénées.	Idem.
	Bachon.	Gironde.	Service hydraulique.
11e inspection.	Bouteillé.	Dordogne.	Service ordinaire.
12e inspection.	Farcy.	Finistère.	Idem.
	Abgrall.	Côtes-du-Nord.	Idem.
13e inspection.	Seuron.	Mayenne.	Idem.
14e inspection.	Dioudonnat.	Eure-et-Loir.	Idem.
15e inspection.	Boisseau.	Indre-et-Loire.	Idem.
16e inspection.	Bouru.	Haute-Vienne.	Idem.
17e inspection.	Jourde (Pierre).	Rhône	Idem.
18e inspection.	Colin (Louis).	Lot.	Navigation du Lot.
Servic. divers.	Liét.	Charente-Infér.	Service maritime.
	Dureisseix.	Haute-Vienne.	Contr. de l'exploit. du chem. de fer d'Orleans.
	Poignon.	Seine.	Service municipal.
	Michault (Ad.).	Idem.	Idem.
	Delozanne.	Algérie.	Province de Constantine.

Sont élevés à la 2e *classe* de leur grade les conducteurs de 3e classe dont les noms suivent :

1re inspection.	Journée.	Seine.	Navigation de la Seine (3e section).
	Talbot.	Idem.	Idem (2e section).
	Brédeville.	Seine-Inférieure.	Service maritime.
2e inspection.	Duchatelle	Somme.	Service ordinaire.
	Dominois (Théod.).	Pas-de-Calais.	Service maritime.
	Legrand (Désiré).	Idem.	Service ordinaire.
3e inspection.	Trevelot (Honoré).	Ardennes.	Service ordinaire.
	Minguin.	Marne.	Navigation de la Marne.
	Fourneret.	Haute-Marne.	Service hydraulique.
4e inspection.	Renard (Jean-Pierre).	Meuse.	Canal de la Marne au Rhin.
	Jacober.	Bas-Rhin.	Service ordinaire.
	Mienville.	Meurthe.	Idem.

4ᵉ inspection.	Gorkowski	Idem	Navigation de la Moselle.
5ᵉ inspection.	Colné	Haute-Saône	Service ordinaire.
	Pernot	Doubs	Idem.
	Attenot	Côte-d'Or	Cont. des trav. des chem. de fer de Lyon.
6ᵉ inspection.	Raffin	Isère	Service ordinaire.
	Rostaing	Ain	Idem.
	Martin (Emile)	Haute-Savoie	Idem.
7ᵉ inspection.	Bourdon	Bouches-du-Rhône	Idem.
	Ollivier	Var	Idem.
	Maffren	Basses-Alpes	Idem.
8ᵉ inspection	Chaudeysson	Drôme	Idem.
9ᵉ inspection.	Chanchole	Haute-Garonne	Idem.
	Magenties	Hautes-Pyrénées	Idem.
10ᵉ inspection.	Lamothe (Victor)	Landes	Idem.
	Dmokowski	Gironde	Service maritime.
	Parenteau	Idem	Service ordinaire.
	Bonnefoy (Ad.)	Landes	Idem.
11ᵉ inspection.	Rambaud	Charente-Infér.	Service hydraulique.
	Patris	Idem	Service maritime.
	Landais	Deux-Sèvres	Sèvre-Niortaise.
12ᵉ inspection.	Adam	Côtes-du-Nord	Service ordinaire.
	Levesque	Loire-Inferieure	Idem.
	Levron dit Joannès	Ille-et-Vilaine	Idem.
	Martellière	Loire-Inférieure	Idem.
13ᵉ inspection.	Fourmentin	Orne	Service ordinaire.
	Bressin	Mayenne	Navigat. de la Mayenne.
	Juppin	Idem	Service ordinaire.
14ᵉ inspection.	Leau	Yonne	Navigation de l'Yonne.
	Fiquier (Anicet)	Yonne	Service ordinaire.
	Calabre (Urbain)	Seine	Navigation de la Seine (1ʳᵉ section).
	Doublier (Etienne)	Eure-et-Loir	Service ordinaire.
15ᵉ inspection.	Duveau	Loir-et-Cher	Service ordinaire.
	Gagnier	Idem	Idem.
16ᵉ inspection.	Cosse	Cher	Idem.
	Piozet de la Valette	Idem	Idem.
17ᵉ inspection.	Dupieux	Puy-de-Dôme	Navigation de l'Allier.
18ᵉ inspection.	Terme	Tarn-et-Garonne	Service ordinaire.
	Carriol	Lot	Navigation du Lot.
Servic. divers.	Philippe (Charles)	Finistère	Service des phares.
	Schneider (Geoffroy)	Bas-Rhin	Contr. de l'exploit. des chem. de fer de l'Est.
	Lion	Seine	Service municipal.
	Richard	Idem	Idem.
	Martelet (Elie)	Idem	Idem.
	Montrion	Idem	Idem.
	Petit (Eugène)	Algérie	Province de Constantine.
	Descottes	Idem	Province d'Oran.

Sont élevés à la 3ᵉ *classe* de leur grade les conducteurs de 4ᵉ classe dont les noms suivent :

1ʳᵉ inspection.	Oury (Amédée)	Seine-et-Oise	Nav. de la Seine (3ᵉ sect.).
	Debidas	Seine	Nav. de la Seine (2ᵉ sect.).
	Chupeau-Hauteville	Eure	Service ordinaire.
	Boutillier	Seine	Idem.
2ᵉ inspection.	Bertaut	Pas-de-Calais	Idem.
	Lefoul	Oise	Idem.
	Bauthereau	Nord	Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.
3ᵉ inspection.	Sérard (Charles)	Ardennes	Service ordinaire.
	Chéron	Marne	Idem.
	Rouyer	Idem	Idem.
	Bigard	Ardennes	Navigation de la Meuse.

4e inspection.	Humblot	Vosges	Service ordinaire.
	Umbert	Haut-Rhin	Idem.
	Wagner	Idem	Travaux du Rhin.
	Simony	Moselle	Ch. de fer de Thionville.
	Guiot (Emile)	Seine	Contr. des travaux des chemins de fer de l'Est.
5e inspection.	Cocusse	Côte-d'Or	Service ordinaire.
	Barbe	Idem	Canal de Bourgogne,
	Verdot	Idem	Service ordinaire.
6e inspection.	Revil	Haute-Savoie	Idem.
	Dollus	Rhône	Navigation du Rhône.
	Perny	Savoie	Service ordinaire.
	Buissière	Haute-Savoie	Contr. de chemins de fer.
7e inspection.	Trichaud	Bouches-du-Rhône	Navigation du Rhône.
	Esmiol	Basses-Alpes	Service hydraulique.
8e inspection.	Broussous (Louis)	Lozère	Service ordinaire
	Pichon	Ardèche	Idem.
9e inspection.	Dupeyron	Hérault	Canal du Midi.
	Velzy	Pyrénées-Orient.	Chemin de fer.
10e inspection.	Duffaud	Gironde	Service hydraulique.
	Capdarest	Basses-Pyrénées	Service ordinaire.
	Mandou	Hautes-Pyrénées	Idem.
	Lucasson	Basses-Pyrénées	Idem.
	Trenty	Gers	Idem.
	Bourbier	Hautes-Pyrénées	Chemin de fer de Toulouse à Bayonne.
11e inspection.	Bertrand	Charente-Infer.	Service maritime.
	Canton	Idem	Service ordinaire.
	Louër de la Caffinière	Vendée	Idem.
12e inspection.	Pelletier	Loire-Inférieure	Service municipal de la ville de Nantes.
	Buan	Ille-et-Vilaine	Service ordinaire.
	Granger	Morbihan	Idem.
	Guilbert	Ille-et-Vilaine	Canaux, rivières et port de Redon.
13e inspection.	Tisseau	Sarthe	Navigat. de la Mayenne et de la Sarthe.
	Dairaine	Orne	Contr. des chemins de fer de l'Ouest.
	Karner	Calvados	Service maritime.
	Guiet	Sarthe	Service ordinaire.
14e inspection.	Lelong	Seine-et-Marne	Idem.
	Fonlon	Idem	Idem.
	Aubrat	Aube	Idem.
	Joly	Seine	Nav. de la Seine (1re sect.).
15e inspection.	Guiot	Maine-et-Loire	Service ordinaire.
	Germain	Indre-et-Loire	Navigation de la Loire.
	Petit	Maine-et-Loire	Service ordinaire.
16e inspection.	Lamandé	Indre	Idem.
	Roux	Haute-Vienne	Idem.
17e inspection.	Boissin	Allier	Idem.
	Raymond (J. M.)	Rhône	Idem.
18e inspection.	Aussel	Lot	Service ordinaire.
	Lepère	Cantal	Idem.
Services divers	Humbert	Admin. centrale	Divis. de la comptabilité.
	Dewaële	Idem	Bureau d'expéditions.
	Garnier	Idem	Idem.
	Raoulx	Idem	Idem.
	Lefèvre	Idem	Idem.
	Bardoux	Idem	Commission des *Annales des ponts et chaussées*.
	Legnen	Côtes-du-Nord	Service des phares.
	Willaume	Seine	Contr. de l'expl. des ch. de fer d'Orléans.
	Cognon	Idem	Service municipal.
	Drapier	Idem	Idem.
	Gledu	Idem	Idem.
	Delcher	Idem	Service municipal
	Michaud (Josué)	Idem	Idem

Services divers.	Tournié.	Algérie.	Province de Constantine
	La Bouthière.	Idem.	Province d'Oran.
	Renault (Alph.).	Idem.	Province de Constantine.
	Merlet.	Seine.	Ministère de l'agriculture et du comm. (statist. générale de France).

Sont nommés conducteurs embrigadés de 4[e] *classe* les conducteurs auxiliaires dont les noms suivent :

1[re] inspection.	Dupuis (Jean).	Seine-et-Oise.	Service ordinaire.
	Vezel.	Seine.	Chemin de fer de ceint.
	Porchez.	Seine-et-Oise.	Contr. du chem. de fer de Paris à Dieppe.
	Decolliveaux.	Seine-Inférieure.	Service maritime.
2[e] inspection.	Camberlin.	Nord.	Service ordinaire.
	Lassalle (François).	Oise.	Idem.
	Lenoir (Alfred).	Somme.	Idem.
	Wardavoir.	Nord.	Service maritime.
3[e] inspection.	Commartin.	Seine-et-Marne.	Navigation de la Marne (2[e] section).
	Quignon (Adolphe).	Aisne.	Service ordinaire.
	Leclerc (Gustave).	Marne.	Idem.
	Boulanger.	Haute-Marne.	Idem.
4[e] inspection.	L'Hote.	Haut-Rhin.	Service ordinaire.
	Paulus.	Bas-Rhin.	Idem.
	Debard.	Meurthe.	Contrôle des chem. de fer de l'Est.
	Adamistre.	Vosges.	Service ordinaire.
	Mory.	Moselle.	Canal des houillères.
5[e] inspection.	Fessol.	Doubs.	Service ordinaire.
	Andrez.	Idem.	Service hydraulique.
	Perret	Jura	Service ordinaire.
	Noirot.	Haute-Saône.	Idem.
6[e] inspection.	Fiat.	Isère.	Service ordinaire.
	Terra.	Haute-Savoie.	Chemin de fer (études).
	Delarue.	Savoie.	Service ordinaire.
	Bron.	Rhône.	Navigation du Rhône.
7[e] inspection.	Hari.	Corse.	Service ordinaire.
	Rebufat.	Bouch.-du-Rhône.	Contrôle de travaux de chemins de fer.
	Simon.	Idem.	Service maritime.
8[e] inspection.	Beff.	Vaucluse.	Service ordinaire.
	Verney.	Gard.	Idem.
9[e] inspection.	Gaillard.	Hérault.	Service ordinaire.
	Fauquier.	Idem.	Idem.
10[e] inspection.	Abadie (Dominique).	Basses-Pyrénées.	Service maritime.
	Samalens.	Hautes-Pyrénées.	Service ordinaire.
	Barrié.	Landes.	Idem.
	Galy.	Hautes-Pyrénées.	Idem.
	Ragain.	Gironde.	Idem.
	Pruilho.	Landes.	Idem.
11[e] inspection.	Martin (Jean).	Charente.	Service ordinaire.
	Ravard.	Deux-Sèvres.	Sèvre niortaise.
	Balségur.	Gironde.	Navigat. de la Dordogne.
	Bled.	Vendée.	Service ordinaire
12[e] inspection.	Guichet.	Loire-Inférieure.	Service ordinaire.
	Quintin.	Ille-et-Vilaine.	Canaux et ports
	Hellio.	Côtes-du-Nord.	Service ordinaire.
	Galès.	Finistère.	Idem.
	Hurel.	Loire-Inférieure.	Canal de Nantes à Brest.
13[e] inspection.	Dupuis (Léon).	Manche.	Service maritime.
	Gardin.	Idem.	Idem.
	Simonet.	Mayenne.	Navigat. de la Mayenne.
	Labbé.	Calvados.	Service ordinaire.
	Boulay (Hippolyte).	Sarthe.	Idem.

14e inspection.	Bonnard.	Yonne.	Navigation de l'Yonne.
	Croix-Marie.	Loir-et-Cher.	Service de la Sologne.
	Yevre.	Idem.	Idem.
	Vandescal.	Seine-et-Marne.	Service ordinaire.
	Boudet.	Aube.	Idem.
15e inspection.	Martin (Edme).	Indre-et-Loire.	Service ordinaire.
	Barré.	Idem.	Navigation de la Loire.
	Soyer.	Loir-et-Cher.	Idem.
16e inspection.	Chastaing.	Indre.	Service ordinaire.
	Bossuat.	Nièvre.	Contrôle de l'exploit. du chem. de fer de Lyon.
	Mazeaud.	Creuse.	Service ordinaire.
17e inspection.	Joudot.	Rhône.	Service ordinaire.
	Odin (Jean).	Loire.	Idem.
18e inspection.	Kosiorowski.	Corrèze.	Service ordinaire.
	Martin (Jean-Emile).	Aveyron.	Idem.
	Viguier (Paul).	Tarn.	Idem.
Services divers.	Dupuis.	Seine.	Administration centrale. (Bureau d'expéditions.)
	Saint-Paul.	Idem.	Idem.
	Quenescourt.	Idem.	Idem.
	Thevenez.	Idem.	Idem.
	Lesage.	Idem.	Idem.
	Lemaître.	Idem.	Idem.
	Chevalier.	Idem.	Idem.
	Mondon.	Idem.	Idem.
	Lebeau.	Idem.	Idem.
	Barbier.	Idem.	Idem.
	De Meringo.	Idem.	Service des études hydrauliques du bassin de la Garonne.
	Grass.	Idem.	Administration centrale. (Bureau d'expéditions.)
	Dumesnil.	Finistère.	Service des phares.
	Boulet.	Somme.	Contr. de l'expl. des chemins de fer du Nord.
	Beaudeloux.	Seine.	Contr. de l'expl. des chemins de fer de l'Ouest.
	Gibassier (Emile).	Ardennes.	Contr. de l'expl. des chemins de fer de l'Est.
	Jouenne.	Seine.	Service municipal.
	Grillot.	Idem.	Idem.
	Bonnettée.	Idem.	Idem.
	Bonne.	Idem.	Idem.
	Caillas.	Idem.	Idem.
	Quignon.	Idem.	Idem.
	Meker.	Idem.	Idem.
	Williot.	Idem.	Idem.
	Durrios.	Algérie.	Province de Constantine.
	Gervais.	Idem.	Idem.
	Calliat.	Idem.	Idem.
	Godebski.	Min. de l'agr. et du com. (Stat. gén. de France).	
	Dubois.	Idem.	

Ces avancements auront leur effet à dater du 1er mai 1870.

2° NOMINATIONS.

31 *mars.* — M. Boursiac (Théodore), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne.

Idem. — M. Fourquet (Raymond-Bernard-Alfred), agent secon-

daire, est nommé conducteur auxiliaire au service vicinal du département du Tarn.

Idem. — M. Christophe (Jean-Louis), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Meurthe.

Idem. — M. Kerpezdron (Henri-Toussaint-René), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine.

Idem. — M. Rubé (Valentin-Adolphe), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Manche.

2 *avril.* — M. Boutleçon (François), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Haute-Saône.

5 *avril.* — M. Espirac (Joseph-David), agent secondaire au service de la construction du chemin de fer de Rodez à Montpellier (Aveyron), est nommé conducteur auxiliaire dans le même service.

7 *avril.* — M. Coupiac (Frédéric-Jean), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service de la construction du chemin de fer de Toulouse à Auch, dans le département des Hautes-Pyrénées.

Idem. — MM. Blochet (Pierre) et Richonnier (Jean-Marie-Frédéric), agents secondaires, sont nommés conducteurs auxiliaires au service ordinaire du département de l'Ain.

8 *avril.* — M. Gillet (Calixte-Désiré-Constant), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département du Loiret.

Idem. — M. Meynier (Paul), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département du Jura.

11 *avril.* — M. Belin (Octave-Léonard), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département du Nord.

Idem. — M. Guilbot (André-Alexis), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département des Deux-Sèvres.

16 *avril.* — MM. Derain (Auguste-François), Becquelin (Jules-Ernest) et Bridoux (Louis-Henry), agents secondaires, sont nommés conducteurs auxiliaires au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.

21 *avril.* — MM. Fiévet (Alexandre-Joseph) et Dagalier (Charles-

Louis-Henri), agents secondaires, sont nommés conducteurs auxiliaires au service ordinaire du département du Nord.

21 *avril.* — MM. Maliverney (Pierre-François-Adolphe) et Beaurepère (Bernard-Paul), agents secondaires, sont nommés conducteurs auxiliaires au service ordinaire du département du Doubs.

22 *avril.* — M. Badel (Louis), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service du canal de la Marne au Rhin, dans le département de la Meuse.

23 *avril.* — MM. Lemoine (Léon-Alexandre) et Ponteau (Henri-Félix), agents secondaires, sont nommés conducteurs auxiliaires au service de la navigation de la Seine (1re section), dans le département de la Seine.

25 *avril.* — M. Morvan (Jules-Jean-Yves-Marie), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

27 *avril.* — MM. Desroche (Jean-Baptiste) et Lechère (Louis), agents secondaires, sont nommés conducteurs auxiliaires au service ordinaire du département de Saône-et-Loire.

28 *avril.* — M. Boyer (Étienne-Noé), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

29 *avril.* — M. Martin (François-Joseph), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Loire Inférieure.

Idem. — M. Lamothe (Benoît), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service de la construction du chemin de fer de Rodez à Millau, dans le département de l'Aveyron

30 *avril.* — M. Bertholet (Jules), conducteur auxiliaire, détaché provisoirement dans les bureaux de l'administration centrale, est nommé conducteur embrigadé de 4e classe et attaché, en cette qualité, au service ordinaire du département des Ardennes.

4 *mai* — M. Garrus (Emmanuel-Félix), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

Idem. — MM. Cloutrier et Beauhaire, agents secondaires, sont nommés conducteurs auxiliaires dans le département du Loiret, l'un au service vicinal, l'autre au service ordinaire.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

7 *avril.* — M. Aunay (Anatole-Numas), conducteur de 2e classe

au service ordinaire du département du Calvados, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

8 *avril.* — M. Cordier (Raoul), conducteur de 4e classe au service de la 4e section de la navigation de la Seine, dans le département de la Seine-Inférieure, passe au service de la 3e section, dans le département de la Seine.

11 *avril.* — M. Dumay (Jean), conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Côte-d'Or, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

14 *avril.* — M. Huet (Augustin), conducteur de 2e classe, attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, sera attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine.

20 *avril.* — M. Santoul (Léon-André), conducteur de 4e classe au service municipal de la ville de Paris, sera attaché au service ordinaire du département du Tarn.

21 *avril.* — M. Thorant (Alexandre), conducteur de 2e classe au service ordinaire du département de la Nièvre, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

Idem. — MM. Letellier (Anatole) et Bonhomme (Alfred), conducteurs auxiliaires, sont mis à la disposition de M. le ministre de la marine et des colonies pour être employés au service des ponts et chaussées en Cochinchine.

22 *avril.*—M. Dumas (Casimir), conducteur de 3e classe en congé illimité, est remis en activité et mis à la disposition de M. le ministre de la marine et des colonies pour être employé au service des ponts et chaussées en Cochinchine.

22 *avril.* — M. Millot (Michel-Louis), conducteur de 3e classe au service du canal de la Marne au Rhin, dans le département de la Meuse, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

29 *avril.*—M. Siguret (Ursin-Hégésippe), conducteur de 4e classe au service des études du chemin de fer de Clermont à Tulle, dans le département de la Corrèze, passe au service de la construction du chemin de fer de Rodez à Milhau, dans le département de l'Aveyron.

Idem. — M. Toppin (Éléazar-Honorius-Athanase), conducteur de 4e classe au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service de la construction du chemin de fer de Rodez à Milhau, dans le département de l'Aveyron.

Idem. — M. Antigeon (Camille), conducteur de 2e classe au service des études du chemin de fer de Clermont à Tulle, dans le dé-

partement de la Corrèze, passe au service de la construction du chemin de fer de Severac à Marvejols, avec embranchement sur Mende, dans le département de la Lozère.

4 mai. — M. Bouché (Jean), conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

5 *mai.* — M. Magnas, conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Gers, passe au service de la navigation du Tarn, dans le département du Tarn.

3° RETRAITES.

	Dates d'exécution.
M. Pignard-Dudezert, conducteur principal au service ordinaire du département de la Manche. .	1er avril 1870
M. Giraud (Mathieu), conducteur de 2e classe, en congé illimité.	1er juin 1870
M. Gauthier (Jean-Pierre), conducteur de 1re classe au service du canal de Nantes à Brest, dans le département des Côtes-du-Nord	1er juin 1870

4° DÉCÈS.

	Dates des décès.
M. Guyot, conducteur auxiliaire au service des travaux du Rhin, dans le département du Haut-Rhin.	1er avril 1870
M. Marchon (Jules), conducteur de 4e classe au service ordinaire de Seine-et-Oise.	24 avril 1870
M. Guilland (Noël), conducteur de 4e classe à Vienne (Isère).	26 avril 1870
M. Groult, conducteur de 1re classe au service du bassin à flot de Bordeaux (Gironde).	27 avril 1870

(N° 3276)

[1er juin 1869.]

Expropriation pour cause d'utilité publique.— Communication directe de pièces. — Absence de l'adversaire. — Nullité d'ordre public. — (Dame veuve Blondeau.) — *La décision du jury d'expropriation est nulle, lorsque le magistrat directeur a directement transmis au jury, pendant sa délibération, des pièces qu'il a personnellement réclamées de l'expropriant, et ce à l'insu de l'exproprié, et qu'ainsi la discussion a continué sans publicité ni discussion contradictoire.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Statuant par défaut à l'égard de l'État;

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 37 et 38 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'aux termes de ces articles, la discussion devant le jury doit être publique, et qu'après la clôture des débats, les jurés doivent se retirer immédiatement dans leur chambre pour y délibérer sans désemparer;

Attendu, en fait, que le procès-verbal des opérations contient la mention suivante, émanée du magistrat directeur :

« Les débats étaient clos lorsque, vers les deux heures, nous avons été prié, par un billet signé du président du jury, de nous rendre dans la chambre des délibérations; là, nous avons été invité à demander aux représentants de la compagnie une explication relative à une confusion de personnes ou de parcelles sur les bulletins d'inscription d'indemnité; notre premier soin a été de nous rendre à ce désir; des explications complètes nous ayant été fournies sur les pièces réclamées, et ces pièces nous ayant été fournies, nous les avons apportées nous-même à MM. les jurés, et, après les avoir déposées dans leurs mains, nous nous sommes retiré, les laissant seuls vaquer à leurs fonctions; »

Attendu qu'il n'appert de cette déclaration que les demandeurs aient été informés de la réclamation du jury ni des démarches du magistrat directeur, et que la remise par les agents de la compa-

gnie à celui-ci, et par lui aux jurés, de documents supplémentaires et explicatifs ou rectificatifs de pièces déjà déposées entre les mains de ces derniers a eu lieu sans que les demandeurs aient été mis à même de les vérifier ni de les discuter; qu'ainsi l'instruction s'est continuée dans la chambre des délibérations, sans publicité ni discussion contradictoire ;

Qu'il n'importe, au surplus, que les demandeurs n'aient pas, sur ce point, joint leur protestation à celle qu'un autre exproprié, Pierre Bonnal, a fait consigner sur le procès-verbal; qu'il suffit, pour la recevabilité de leur pourvoi, que la régularité dont ils se plaignent constitue une infraction aux articles 37 et 38 de la loi du 3 mai 1841 dont la violation forme une des ouvertures à cassation énumérées à l'article 42 de la même loi ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 3277)

[3 juin 1869.]

Dommages. — Usines. — Prises d'eau. — Locataires. — Pourvoi incident.— (Usine de la Riedelmühl.) — *Appréciation en fait des indemnités dues aux locataires d'une usine à raison des dommages que leur causent les prises d'eau alimentaires d'un canal de navigation.—Lorsque l'État a formé un recours contre un arrêté du conseil de préfecture qui l'a condamné à payer aux locataires successifs d'une usine des indemnités de chômage, mais toutefois sans attaquer la disposition fixant l'indemnité due à l'un des locataires en particulier, ce locataire n'est pas recevable à se pourvoir par voie de recours incident* (*).

Napoléon, etc.,

Vu le recours de notre ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il nous plaise : statuant sur un arrêté du 27 novembre 1866, par lequel le conseil de préfecture du Bas-Rhin a fixé les indemnités que l'État devait payer au propriétaire et aux locataires du moulin et de l'usine de la Riedelmühl situés sur la Zorn à Brumath, à raison des chômages qui ont été causés à ce moulin et à cette

---

(*) Voir l'arrêt du 3 août 1858 (Charmeil), 3e série, IX, 101.

usine, par suite des prises d'eau qui ont été faites à partir du 1er janvier 1853 dans la Zorn pour alimenter le canal de la Marne au Rhin; décider que l'indemnité totale de 52 029f.83, qui a été accordée aux sociétés Imbs et compagnie et Vierling et compagnie, locataires du moulin et de l'usine jusqu'au 1er juillet 1867, sont exagérées, et doivent être réduites à la somme totale de 31 260f.05; attendu que ce serait à tort que, pour fixer cette indemnité, le conseil de préfecture a adopté le mode d'évaluation suivi par l'expert des usiniers, et n'a pas adopté le mode d'évaluation proposé par le tiers-expert, en ce qui concerne les chômages de la filature; attendu, d'autre part, que les prix résultant du mode d'évaluation qui a été suivi pour les chômages de la filature, seraient exagérés;

Vu l'arrêté attaqué, duquel il résulte que l'indemnité due au sieur Morel, locataire du moulin, du 1er janvier 1853 au 1er janvier 1855, est fixée à la somme de 3 099f.01, et que les indemnités dues aux autres locataires du moulin et de la filature, du 1er janvier 1853 au 1er juillet 1867, sont fixées à la somme totale de 52 029f.83, dont: 6 064f.80 portant intérêts, du 18 février 1864, jour de la demande, pour la société Imbs et compagnie; 29 702f.31 portant intérêts du 18 février 1864, jour de la demande, pour la société Imbs frères et compagnie et 16 262f.72 pour la société Vierling et compagnie, sur laquelle dernière somme de 16 262f.72 : 488f.32 doivent porter intérêts à partir du 4 août 1863, jour de la demande, 1 358f.88 à partir du 1er janvier 1864, jour de l'échéance, 3 337f.92 à partir du 1er janvier 1865, jour de l'échéance, 2 489f.76 à partir du 30 septembre 1865, jour de l'échéance, et 4 187f.84 à partir du 1er juillet 1867, jour de l'échéance;

Vu le mémoire en défense, contenant recours incident produit tant au nom du sieur Morel qu'en celui des sociétés Imbs et compagnie, Imbs frères et compagnie, et Vierling et compagnie, par lequel les exposants concluent à ce qu'il nous plaise : rejeter le recours de notre ministre des travaux publics, et statuant sur le recours incident, décider que l'indemnité allouée au sieur Morel sera portée à la somme de 6 473f.74, et que les indemnités allouées aux autres locataires du moulin et de l'usine de la Riedelmühl seront portées à la somme totale de 179 521f.34; enfin, condamner l'État aux dépens;

Attendu que c'est avec raison que, pour fixer l'indemnité due à raison des chômages de la filature, le conseil de préfecture a adopté le mode d'évaluation proposé par l'expert des usiniers; attendu que les indemnités allouées, tant pour les chômages du moulin que pour les chômages de la filature, loin d'être exagérées, seraient

très-insuffisantes par suite de plusieurs erreurs ou omissions qui auraient été commises par les experts dans leurs calculs, notamment par l'expert des usiniers; attendu enfin que ce serait à tort que le conseil de préfecture a refusé d'allouer aux exposants aucune indemnité pour perte de clientèle;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, tendant, d'une part, au rejet dudit recours incident; et, d'autre part, à ce que l'indemnité totale qui a été allouée par l'arrêté attaqué aux sociétés Imbs et compagnie, Imbs frères et compagnie, et Vierling et compagnie, soit réduite à la somme de 35 256f.51;

Vu le rapport de l'expert des locataires du moulin et de la filature de la Riedelmühl, du 12 janvier 1865, duquel il résulterait qu'une indemnité totale de 100 702f.28, comprenant une somme de 25 000 francs pour perte de clientèle, devrait être payée aux locataires de l'usine et du moulin, savoir: 4 893f.40 au sieur Morel, et le surplus aux autres locataires;

Vu le rapport de l'expert de l'État, du 12 mars 1865, duquel il résulterait que l'indemnité due aux locataires du moulin et de la filature, devrait être fixée à la somme totale de 22 155f.17, dont 523f.04 pour le sieur Morel, et le surplus pour les autres locataires

Vu le rapport du tiers-expert, du 17 mai 1866, duquel il résulterait que l'indemnité due aux locataires du moulin et de la filature devrait être fixée à la somme totale de 38 356 fr., dont 3 099f.01 pour le sieur Morel et le surplus pour les autres locataires;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

En ce qui concerne le recours de notre ministre des travaux publics et le recours incident présenté au nom des sociétés Imbs et compagnie, Imbs frères et compagnie et Vierling et compagnie:

Considérant que notre ministre des travaux publics ne justifie pas que l'indemnité de 48 916f.90 que le conseil de préfecture a accordée aux usiniers, pour les chômages de la filature, soit exagérée; qu'il résulte, au contraire, de l'instruction que, dans le calcul de la partie de cette indemnité qui a été allouée pour la période de temps comprise entre le 1er janvier 1853 et le 31 août 1858 il n'a pas été tenu suffisamment compte de la perte de main-d'œuvre qui a été la conséquence des chômages occasionnés par les prises d'eau de l'État, et qu'il y a lieu d'augmenter la somme qui a été allouée, pour cette période de temps, d'un dixième, soit de la somme totale de 2 113f.09 dont 606f.48 seront attribués à la société Imbs et compagnie et 1 506f.61 seront attribués à la société Imbs frères et compagnie;

Considérant, d'autre part, en ce qui touche l'indemnité qui a été allouée pour les chômages du moulin, que les usiniers ne justifient pas que l'indemnité de 3 112f.93, soit de 3f.40 par jour qui a été accordée à la société Imbs frères et compagnie pour les chômages du moulin pendant la période de temps qui s'est écoulée du 1er juillet 1855 au 1er janvier 1858, soit insuffisante; que c'est avec raison que le conseil de préfecture n'a alloué aucune indemnité pour chômage du moulin, pendant la période de temps comprise entre le 1er juillet 1858 et le 13 mai 1859, temps pendant lequel la filature, marchant nuit et jour, n'aurait pas laissé dans le Zorn un volume d'eau suffisant pour alimenter le moulin;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que, du 1er janvier 1855 au 1er juillet suivant, du 1er janvier 1858 au 1er juillet suivant et du 13 mai 1859 au 1er juillet 1867, la filature a utilisé les eaux de la Zorn dans les mêmes conditions que pendant le temps qui s'est écoulé du 1er juillet 1855 au 1er janvier 1858; qu'ainsi le moulin recevant également les eaux de la Zorn dans les mêmes conditions que pendant cette dernière période, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas alloué pour les trois périodes de temps ci-dessus indiquées, à raison des chômages du moulin occasionnés par le fait de l'État, la même indemnité de 3f.40 par jour qui a été accordée pour le temps compris entre le 1er juillet 1855 et le 1er janvier 1858; que, de ce qui précède, il résulte qu'indépendamment des indemnités qui ont été allouées par l'arrêté attaqué pour les chômages du moulin, il y a lieu d'accorder, à raison des chômages dudit moulin, un supplément d'indemnité de 11 332f.20 dont 4 658 francs seront attribués à la société Imbs frères et compagnie pour 1 370 jours qui se sont écoulés du 1er janv. 1855 au 1er juillet suivant, du 1er janvier 1858 au 1er juillet suivant et du 13 mai 1859 au 14 février 1862, et 6 674f.20 seront attribués à la société Vierling et compagnie pour les 1 963 jours qui se sont écoulés du 14 février 1862 au 1er juillet 1867;

Considérant enfin, en ce qui touche l'indemnité réclamée par les usiniers pour perte de clientèle, que lesdits usiniers ne justifient pas que la perte de clientèle alléguée par eux ait eu pour cause les chômages qui ont été occasionnés à leur filature et à leur moulin par le fait de l'État;

En ce qui concerne les conclusions prises au nom du sieur Morel:

Considérant que c'est par voie de recours incident que le sieur Morel s'est pourvu contre la disposition de l'arrêté du conseil de préfecture qui le concerne; que, notre ministre des travaux publics n'ayant lui-même formé aucun recours contre cette dispo-

sition, le recours incident dudit sieur Morel n'est pas recevable;

Art. 1er. Le recours de notre ministre des travaux publics est rejeté.

2. Le recours incident du sieur Morel est rejeté comme étant non recevable.

3. Les indemnités allouées par le conseil de préfecture sont augmentées d'une somme totale de 13 445f.29, dont, 1° 606f.48 avec les intérêts à partir du 18 février 1864, seront attribués à la société Imbs et compagnie; 2° 1 506f.61 avec les intérêts à partir du 18 février 1864, seront attribués à la société Imbs frères et compagnie; 3° 4 658 francs avec les intérêts à partir du 18 février 1864, seront également attribués à la société Imbs frères et compagnie; 4° 1 825f.80, avec les intérêts à partir du 4 août 1863, seront attribués à la société Vierling et compagnie; et 5° 4 748f.40 seront également attribués à la société Vierling et compagnie et porteront intérêts, savoir : 506f.60 à partir du 1er janvier 1864, 1 241 francs à partir du 1er janvier 1865; 1 241 francs à partir du 1er janvier 1866; 1 241 francs à partir du 1er janvier 1867, et 618f.80 à partir du 1er juillet 1867; l'arrêté du conseil de préfecture du département du Bas-Rhin, en date du 27 novembre 1866, est réformé en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède.

4. Le surplus des conclusions prises au nom des sociétés Imbs et compagnie, Imbs frères et compagnie et Vierling et compagnie est rejeté.

5. Le sieur Morel supportera les dépens de son recours incident; le surplus des dépens sera supporté par l'État.

(N° 3278)

[15 juin 1869.]

Voirie urbaine. — Ouverture de rues. — Terrains en bordure. — Compagnie substituée à une ville. — Droits d'enregistrement. — (Première espèce : société Leroi, F. Sourdis et compagnie; *deuxième espèce* : Société immobilière.) *— Le traité, par lequel une ville se substitue ou s'associe une compagnie pour l'exécution de travaux d'utilité publique, n'est pas une conséquence nécessaire de l'expropriation. Il reste sous l'empire du droit commun et, à ce titre, est susceptible du droit d'enregistrement. — Ce traité étant un acte complexe, qui renferme plusieurs dispositions distinctes, chacune de ses parties doit rester, suivant son*

espèce, sous l'empire de sa loi distincte pour la perception ou l'exemption de l'impôt. — L'acquisition des terrains dits en bordure (*en dehors de l'alignement des voies nouvelles*) *est faite, comme celle des terrains nécessaires aux rues elles-mêmes, en vertu du principe de l'utilité publique, soit à l'amiable, soit par la voie de l'expropriation, et, dès lors, elle doit bénéficier de l'exemption de droits inscrite à l'article 58 de la loi du 3 mai* 1841.

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

PREMIÈRE ESPÈCE. — *Société Leroi, F. Sourdis et compagnie.*

La Cour,

Joint les pourvois de la société Leroi, F. Sourdis et compagnie et de l'administration de l'enregistrement contre le jugement rendu par le tribunal civil de la Seine, le 29 juin 1867, et statuant sur le tout;

En ce qui touche le pourvoi de la société Leroi, F. Sourdis et compagnie;

Sur le premier moyen, tiré de la violation de l'article 58 de la loi du 3 mai 1841 :

Attendu que cet article n'affranchit des droits de timbre et d'enregistrement que les actes faits en vertu de la loi d'expropriation, c'est-à-dire les actes indispensables au but que cette loi se propose, et qui sont la conséquence nécessaire de l'expropriation; que, si les concessionnaires de travaux publics sont soumis, aux termes de l'article 63 de la loi de 1841, aux mêmes obligations, et ont les mêmes droits que l'administration, il n'en résulte pas que le traité par lequel une ville, qui s'était d'abord chargée des travaux reconnus d'utilité publique, se substitue ou s'associe une compagnie pour les opérations auxquelles ces travaux peuvent donner lieu, doive être considéré comme une suite nécessaire de l'expropriation; que ce traité, œuvre de la volonté des parties, est, au contraire, un acte purement facultatif de leur part; qu'il ne rentre pas sous l'application de l'article 58 de la loi de 1841; qu'en décidant que cet acte restait, quant à la perception du droit d'enregistrement, sous l'empire du droit commun, le jugement attaqué n'a violé aucune loi;

Rejette ce premier moyen;

Mais sur le deuxième moyen :

Vu les articles 48 et 80 de la loi du 15 mai 1818;

Attendu, en droit, que le marché, aux termes des articles 1710 et 1787 du code Napoléon, est un contrat par lequel une partie

promet de faire un ouvrage pour l'autre, qui doit en payer le prix ; que ce contrat est assujetti au droit proportionnel par toutes les lois d'enregistrement, sous la dénomination de *marchés pour constructions et entretien;* que les mêmes expressions se retrouvent dans l'article 73 de la loi du 15 mai 1818; que si l'article 78 parle des marchés de toute nature, ces mots expliqués par ceux qui suivent ne se réfèrent qu'aux formes et non à la substance même de la convention ; que l'article 78 ne fait que déclarer en principe les marchés soumis à l'enregistrement, mais que la quotité du droit est fixée par l'article 51, § 3, de la loi du 28 avril 1816, avec laquelle la loi de 1818 doit être combinée, et qui n'assujettit, comme toutes les lois antérieures, au droit de 1 p. 100 que les marchés pour constructions, réparations et entretien ;

Attendu, en fait, que le traité du 8 mars 1865 est un acte complexe, renfermant plusieurs dispositions distinctes et de nature différente; que, par le traité, la société Leroi, F. Sourdis et compagnie s'est chargée, comme substituée aux droits de la ville de Paris, de l'ouverture de la section de la rue de Maubeuge entre la place du Nord et la rue Rochechouart, de l'établissement, sur le parcours de ladite voie, d'une place avec amorce de la rue de Laval, du prolongement des rues de Belzunce, d'Abbeville, de la Tour-d'Auvergne, et du prolongement de deux autres voies encore, dont l'utilité publique n'avait pas encore été déclarée; que la société s'engageait à livrer ces rues et place dans un délai déterminé, et, par suite, à faire les travaux nécessaires à leur établissement, sauf ceux que la ville avait pu se réserver ou que les concessionnaires étaient obligés d'exécuter à un autre titre; qu'ils devaient, notamment, niveler les rues et place, édifier sur l'alignement de ces voies des maisons dans un certain délai et à certaines conditions; que ces constructions, quoique élevées par les concessionnaires dans leur intérêt et à leurs frais, complétaient cependant les voies nouvelles, et, sous ce rapport d'utilité publique, présentaient pour la ville un avantage; que ces dispositions présentaient tous les caractères d'un véritable marché ;

Qu'il n'en était pas de même des autres stipulations du contrat, par lesquelles la société s'engageait à faire seule, à ses frais, risques et périls, l'acquisition, soit à l'amiable, soit par la voie de l'expropriation, de tous les immeubles situés dans le périmètre des travaux, y compris des immeubles en dehors de l'alignement des voies nouvelles, et à livrer à la ville de Paris, moyennant un prix fixé à l'avance, l'emplacement nécessaire à ses opérations, à faire toutes les avances de fonds pour subvenir aux besoins de l'opéra-

tion, sauf à n'en être remboursée qu'à des termes plus ou moins éloignés;

Qu'appréciées en elles-mêmes, ces stipulations ne participaient en rien de la nature d'un marché, dans le sens légal de ce mot; qu'elles ne pouvaient pas non plus être considérées comme les conditions accessoires de ce marché; qu'elles n'en étaient pas dépendantes, qu'elles n'en dérivaient pas nécessairement; qu'elles avaient sans doute pour but d'en préparer ou d'en faciliter l'exécution, mais qu'elles s'en distinguaient par leur importance et par leur objet spécial, l'expropriation et la création des voies et moyens financiers, sans lesquels l'entreprise n'aurait pas pu être mise à fin; que ces stipulations auraient pu être la matière de plusieurs contrats entre des parties différentes; que chacun de ces contrats devait donc, suivant son espèce, rester sous l'empire de sa loi particulière, soit pour la perception de l'impôt, s'il était dû, soit pour son exemption, si, comme le prétend la société, cette exemption résultait des articles 58 de la loi du 3 mai 1841 et 80 de la loi du 15 mai 1818;

Que, d'autre part, la somme de 9 587 402f.90 n'a pas été allouée à la société Leroi, F. Sourdis et compagnie pour prix de ses travaux, mais en retour de ses engagements, sans distinction; qu'elle a été calculée à raison de 559f.50 le mètre, prix à forfait moyennant lequel les concessionnaires livraient à la ville de Paris le terrain dont elle avait besoin; que cette subvention comprenait donc le prix de ce terrain que la société subventionnée avait elle-même acquis à ses risques et périls au moyen de l'expropriation; qu'on ne pouvait donc considérer cette subvention, au moins dans sa totalité, comme le prix d'un marché;

Que, ce prix n'ayant pas été fixé distinctement par le contrat, il y avait lieu, conformément à l'article 14, n° 4, de la loi du 22 frimaire an VII, de le déterminer au moyen d'une estimation ou d'une ventilation;

D'où il suit qu'en déclarant régulière la perception du droit de 1 p. 100 sur la subvention, même réduite, au moyen de certaines déductions, à la somme de 7 199 862f.10, le jugement attaqué a violé les textes de loi ci-dessus visés;

Casse et annule les jugements rendus par le tribunal civil de la Seine, le 29 juin 1867, entre la société Leroi, Sourdis et compagnie et l'administration de l'enregistrement, mais seulement sur le chef relatif au droit de 1 p. 100 pris sur le traité du 8 mars 1865;

Ordonne, etc.

En ce qui touche le pourvoi de la régie de l'enregistrement :

Sur le moyen unique, tiré de la violation des articles 69, § 5, n° 1, de la loi du 22 frimaire an VII, 78 de la loi du 15 mai 1818 :

Attendu que le décret impérial du 3 août 1861 avait compris dans le périmètre des travaux dont il déclarait l'utilité publique, non-seulement les immeubles occupant le sol des voies nouvelles, mais même ceux situés en dehors de l'alignement de ces voies, et sans aucune distinction entre ces terrains ;

Que cette extension était autorisée par le décret du 26 mars 1852 ; que l'acquistion des terrains dits *en bordure* avait donc été faite, comme les acquisitions des terrains traversés par les voies nouvelles, en vertu du principe de l'utilité publique, soit à l'amiable, soit par la voie de l'expropriation ;

Que les terrains dits *de bordure* n'étaient entrés et n'avaient pu entrer dans le domaine de la ville de Paris qu'avec cette destination, au même titre que ceux qui devaient former le sol des voies nouvelles ; que la convention par laquelle le préfet, au nom de la ville, avait substitué la compagnie à ses droits sur les immeubles achetés avant le traité fait entre eux, n'avait pas d'autre cause que l'utilité publique ; qu'un prix nouveau n'était pas exigé de la compagnie, obligée seulement à payer les indemnités foncières et locatives dues par suite des expropriations ou fixées à l'amiable ; que le lotissement de ces terrains a eu lieu sous la surveillance de l'administration ; que les concessionnaires étaient obligés, dans un court délai, d'élever des habitations dont le mode de construction était réglé à l'avance, au point de vue de la salubrité et du bon aspect des voies légales, dont ces constructions étaient le complément ; qu'une pareille substitution ne pouvait pas être considérée comme un acte purement volontaire et d'intérêt privé ; qu'elle était la suite du décret d'utilité publique et de l'expropriation consommée pour son exécution, en un mot un acte commandé par l'utilité publique, fait en vertu de la loi d'expropriation et affranchi de tout droit par l'article 58 de cette loi ;

Que les mêmes motifs s'appliquent à la perception du droit de 2 p. 100 réclamé sur la cession des matériaux ;

Qu'en le jugeant ainsi, le tribunal civil de la Seine n'a violé aucune loi :

Par ces motifs, rejette, etc.

DEUXIÈME ESPÈCE. — *Société immobilière.*

La Cour,

Joint les pourvois de la compagnie immobilière de Paris et de

l'administration de l'enregistrement contre le jugement du tribunal civil de la Seine du 11 janvier 1868, et statuant sur le pourvoi;

En ce qui touche le pourvoi de la compagnie :

Sur le premier moyen, tiré de la violation de l'article 85 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu (comme au premier moyen du pourvoi de la société Leroy, Sourdis, voir l'arrêt précédent);

Mais sur le second et le troisième moyen :

Vu les articles 78 et 80 de la loi du 15 mai 1818;

Attendu que, pour réclamer le droit de 1 p. 100 sur la subvention de 22 962 250 francs, stipulée dans le traité du 3 mai 1866, la régie prétend que cette subvention n'est que le prix d'un marché de travaux publics;

Attendu, en droit, que le marché, aux termes des articles 1710 et 1787 du code Napoléon, est un contrat par lequel une partie s'engage à faire un ouvrage pour l'autre, qui s'oblige à en payer le prix; que le contrat a été assujetti au droit proportionnel par toutes les lois de l'enregistrement, sous la dénomination de marché pour constructions, réparations ou entretien; que les mêmes expressions se retrouvent dans l'article 73 de la loi du 15 mai 1818; que, si l'article 78 parle des marchés de toute nature, ces mots, expliqués par ceux qui suivent, ne se réfèrent qu'aux formes diverses, et non à la substance même de la convention; que l'article 78 ne fait que déclarer en principe les marchés soumis au droit d'enregistrement, mais que la quotité du droit est fixée par l'article 51, § 3, de la loi de 1816, avec laquelle la loi de 1818 doit être combinée, et qui, comme toutes les lois antérieures, n'assujettit au droit de 1 p. 100 que les marchés pour constructions, réparations ou entretien;

Attendu, en fait, que le traité du 3 mai 1866 est un acte complexe, renfermant plusieurs dispositions distinctes et de nature différente;

Que, par ce traité, la société immobilière de Paris s'est chargée de l'exécution du boulevard Saint-Germain pour la section comprise entre le quai d'Orsay et la rue de Bellechasse; qu'elle s'est engagée à livrer cette section dans un délai déterminé, et, par suite, à faire les travaux nécessaires à cette livraison; qu'en dehors des travaux de viabilité que la ville se réservait, des démolitions et déblayements qui pouvaient n'être que la conséquence du droit des concessionnaires aux matériaux, ils devaient niveler des rives, élever dans un certain délai, et en observant certaines conditions

de construction, des habitations qui étaient le complément de la voie publique, et qui, à ce point de vue, tout en restant leur propriété, offraient à la ville de Paris un avantage appréciable; que ces dispositions présentaient donc tous les caractères d'un véritable marché;

Qu'il n'en était pas de même des autres dispositions réglant le mode d'expropriation en commun des immeubles compris dans le périmètre des travaux reconnus d'utilité publique, expropriation dont la compagnie acceptait toutes les chances, en s'engageant à céder à la ville de Paris, moyennant un prix fixe, les terrains dont elle avait besoin, les avances de fonds que la compagnie s'obligeait à faire pour tous les besoins de l'entreprise, le dépôt de ces avances évaluées à une somme de 22 962 250 francs, les termes stipulés pour leur remboursement, la faculté laissée à la compagnie d'escompter sa créance au moyen de l'émission d'effets négociables dits bons de délégation;

Que, considérées en elles-mêmes, ces stipulations ne participent en rien de la nature du marché; qu'elles ne pouvaient pas non plus être considérées comme les conditions accessoires de ce marché; qu'elles n'en étaient pas dépendantes; qu'elles n'en dérivaient pas nécessairement; qu'elles avaient sans doute pour but d'en préparer et d'en faciliter l'exécution, mais qu'elles s'en distinguaient par leur importance et par leur objet spécial, qui était d'abord l'expropriation, et ensuite la création des ressources sans lesquelles l'entreprise n'aurait pas pu être mise à fin; que ces stipulations auraient pu être la matière de plusieurs contrats entre des personnes différentes; que chacun de ces contrats devait donc, suivant son espèce, rester sous l'empire de sa loi particulière, soit pour la perception de l'impôt, soit pour son exemption, si, comme le prétend la société immobilière de Paris, cette exemption résultait de l'article 58 de la loi du 3 mai 1841 et de l'article 80 de la loi du 15 mai 1818;

Que la somme de 22 962 250 francs n'a pas été allouée à la compagnie pour prix de ces travaux, mais à titre de subvention en retour de ses engagements; que cette subvention a été calculée à raison de 1 325 francs le mètre, prix fixé à forfait entre les parties, et au moyen duquel la compagnie livrait à la ville les terrains dont elle avait besoin; que cette subvention comprenait donc le prix de ces terrains acquis par la compagnie à ses risques et périls par la voie de l'expropriation; qu'on ne pouvait considérer cette subvention, au moins dans sa totalité, comme le prix d'un marché, dans le sens légal de ce mot;

Que, ce prix n'ayant pas été distinctement fixé, il y avait lieu, conformément à l'article 14, n° 4, de la loi du 22 frimaire an VII, de le déterminer au moyen d'une ventilation ou d'une estimation;

D'où il suit qu'en déclarant régulière la perception du droit de 1 p. 100 sur la subvention de 22 962 250 francs, stipulée au traité du 22 août 1865, le jugement attaqué a violé les articles de loi ci-dessus visés.

Casse et annule le jugement rendu par le tribunal civil de la Seine, le 11 janvier 1868, entre la compagnie immobilière de Paris et l'administration de l'enregistrement, mais seulement au chef qui déclare valable la perception du droit de 1 p. 100 sur le traité de 1865, etc.

En ce qui touche le pourvoi de l'administration :

Sur le moyen unique, tiré de la violation des articles 69, § 5, n° 1, de la loi du 22 frimaire an VII, 78 de la loi du 15 mai 1818;

Attendu que le décret du 11 août 1865 avait compris dans le périmètre des travaux dont il déclarait l'utilité publique, non-seulement les terrains occupant le sol de la voie nouvelle, mais même ceux situés en dehors de l'alignement de ces voies, sans aucune distinction entre ces terrains; que cette extension était autorisée par le décret du 26 mars 1852; que les acquisitions des terrains de bordure n'avaient donc été faites, soit à l'amiable, soit par la voie de l'expropriation, qu'en vertu du principe de l'utilité publique; que ces terrains n'étaient entrés et n'avaient pu entrer dans les mains du préfet de la Seine, représentant la ville de Paris, qu'avec cette destination, au même titre que ceux occupant le sol de la nouvelle rue; que la convention par laquelle le préfet, au nom de la ville, avait substitué la compagnie à ses droits sur les immeubles achetés avant le traité fait entre eux, n'avait pas d'autre cause que l'utilité publique; qu'un prix nouveau n'était pas exigé de la compagnie, obligée seulement à payer les indemnités foncières et locatives dues par suite de l'expropriation; que le lotissement de ces terrains restait sous la surveillance de l'administration; que les concessionnaires étaient obligés, dans un court délai, d'élever des habitations dont le mode de construction était réglé à l'avance, au double point de vue de la salubrité et du bon aspect de la voie nouvelle dont elles étaient le complément; qu'une pareille substitution ne pouvait pas être considérée comme un acte purement volontaire et d'intérêt privé; qu'elle était la suite du décret d'utilité publique et de l'expropriation consommée pour son exécution, en un mot un acte commandé par l'utilité publique, fait en vertu de la loi d'expropriation, affranchi de tout droit d'enre-

gistrement par l'article 58 de cette loi; que les mêmes motifs s'appliquent au droit de 2 p. 100 réclamé sur la cession des matériaux; qu'en le jugeant ainsi, le tribunal civil n'a violé aucune loi :

Par ces motifs, rejette le pourvoi, etc.

Du même jour, arrêt identique, sur le pourvoi de la compagnie immobilière anglo-française.

(N° 3279)

[16 juin 1869.]

Chemins de fer. — Transport. — Délais réglementaires. — Conventions contraires. — Nullité. — (Compagnie des chemins de fer d'Orléans contre le sieur Ménier.) — *Toute convention abrégeant pour un expéditeur, d'une façon soit tacite, soit expresse, les délais réglementaires fixés par les arrêtés ministériels, est illicite comme constituant un traité particulier et de faveur.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Donne défaut contre Ménier, non comparant, et statuant sur le moyen unique du pourvoi;

Vu l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, les articles 6, 7, 8, 9 et 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, et le tarif spécial C, n° 1, de la compagnie du chemin de fer d'Orléans;

Attendu qu'il est constant, en fait, et qu'il n'est pas méconnu par le jugement attaqué que les bestiaux remis par Ménier, le 22 septembre 1866, à la gare de Montmoreau, pour être transportés à Paris au prix du tarif de la petite vitesse, sont arrivés à destination dans le délai réglementaire;

Attendu que la condamnation prononcée contre la compagnie d'Orléans par ledit jugement au payement d'une indemnité pour cause de retard se fonde uniquement sur ce que l'agent de cette compagnie aurait, implicitement et conformément à un usage habituellement pratiqué par lui, renoncé, au profit de l'expéditeur, au bénéfice du délai accordé par les règlements, en s'engageant à faire partir les bestiaux le samedi 22 septembre et à les faire par-

venir à destination le lundi suivant, pour qu'ils pussent être rendus en temps utile sur le marché de Sceaux; d'où serait résultée une convention tacite, dérogeant, en faveur de Ménier, aux arrêtés ministériels et engageant la compagnie;

Attendu qu'une telle convention, soit tacite, soit même expresse, ne saurait prévaloir sur le principe absolu d'égalité qui domine la réglementation des transports de marchandises par les voies ferrées; qu'elle est illicite comme constituant un traité particulier et de faveur, les compagnies de chemin de fer, pour lesquelles il n'y a d'obligatoire que les délais réglementaires fixés par les arrêtés ministériels et par les tarifs qui les régissent, ne pouvant être autorisées à accorder à certains expéditeurs des avantages qu'elles seraient en droit de refuser à d'autres;

Attendu qu'en décidant le contraire et en condamnant la compagnie demanderesse à des dommages-intérêts envers le défendeur pour cause de retard, bien que le délai réglementaire n'ait pas été dépassé, et sous l'unique prétexte d'une convention particulière portant dérogation à ce délai, le jugement attaqué a violé les dispositions susvisées :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 3280)

[22 juin 1869.]

Expropriation. — Expertise. — Arbitrage. — Dol. — (Compagnie des chemins de fer d'Orléans et du Midi contre la dame veuve Baraud et le sieur Duhart.) — *L'estimation du prix d'un terrain occupé avec le consentement des propriétaires ayant été déféré à un tribunal arbitral, et la compagnie expropriante ne s'étant pas pourvue dans le délai légal, par voie de requête civile, contre le jugement de ce tribunal pour raison de dol, la compagnie est irrecevable à poursuivre, sous la forme d'une demande directe en dommages-intérêts, la révision des condamnations prononcées contre elle par une décision passée en force de chose jugée.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Statuant par défaut à l'égard de Duhart;

Sur le premier moyen :

Attendu qu'un décret d'utilité publique avait compris dans le projet d'agrandissement de la gare de Toulouse un terrain et des constructions appartenant à la veuve Durand; que la compagnie du Midi, pressée de se mettre en possession de ces immeubles, en avait obtenu la cession de la veuve Durand, sans attendre le jugement d'expropriation ni la convocation du jury, et sous la condition de soumettre à trois experts-arbitres la fixation du prix ou plutôt de l'indemnité à laquelle la veuve Durand avait droit pour raison de l'expropriation indirecte dont il s'agit;

Que, par un compromis du 17 mai 1865, limitant à trois mois le délai de l'arbitrage, les parties ont désigné les arbitres et déterminé leurs pouvoirs ainsi que les bases d'évaluation, en s'engageant à se soumettre au résultat de leur estimation, sous la réserve toutefois, pour chacune des parties, de tous droits et moyens de discussion devant lesdits experts-arbitres ; qu'en effet, il a été pris par elles des conclusions motivées qui ont été consignées sur le procès-verbal, dans lesquelles étaient discutés les éléments d'appréciation des immeubles cédés, et où notamment les compagnies signalaient le caractère suspect du bail consenti à Duhart; que la décision des arbitres, fixant à 197000 francs la somme due à la veuve Durand pour toute indemnité, a été, à la diligence des deux parties, déposée au greffe du tribunal civil de Toulouse et revêtue de l'ordonnance d'*exequatur* du président de ce tribunal, ordonnance par suite de laquelle a été signé l'acte notarié du 1er décembre 1865, enregistré gratis, comme se rattachant à une expropriation pour cause d'utilité publique, et qui a mis le sceau à la cession en fixant le prix ou l'indemnité dus à la veuve Durand à la somme de 197 000 francs;

Attendu qu'en cet état des faits, des conventions et des agissements des parties, la cour de Toulouse a pu, sans violer aucun des articles invoqués par le pourvoi, déclarer que la décision des experts-arbitres constituait, non l'avis du tiers dont parle l'article 1592 du code Napoléon, mais un véritable jugement arbitral qui s'était trouvé soumis aux règles établies par les articles 1020, 1021 et 1026 du code de procédure civile; d'où la conséquence que, les compagnies ne s'étant pas pourvues dans le délai légal contre ladite sentence par voie de requête civile, pour raison du dol personnel de la veuve Durand, elles étaient irrecevables à poursuivre, sous la forme d'une demande directe en dommages-intérêts la révision des condamnations prononcées contre elles par une décision passée en force de chose jugée;

Sur le second moyen, relatif à Duhart :

Attendu que l'arrêt dénoncé a déclaré qu'en présence de la sentence arbitrale du 4 septembre 1865, et tant qu'elle ne serait pas attaquée, il était impossible de déterminer dans quelle mesure aurait pu préjudicier aux deux compagnies le concours qu'elles prétendent que Duhart aurait prêté au dol imputé par elle à la veuve Durand, et qu'en rejetant par ce motif leur action contre Duhart, l'arrêt attaqué n'a violé aucune loi :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 3281)

[23 juin 1869.]

Expropriation. — Indemnité en deniers et en matériaux. — (Commune de Quarante contre le sieur Cassan). — *Lorsque l'expropriant a fait, en ce qui touche la partie de l'indemnité relative aux constructions établies sur le terrain exproprié, l'offre alternative, ou de faire l'abandon des matériaux à provenir de la démolition, ou de payer une somme représentative de la valeur de ces matériaux, il n'est pas fondé à se plaindre de ce que le jury, en dehors de l'indemnité relative au terrain, a en outre alloué, pour l'indemnité afférente aux constructions, les matériaux à provenir de leur démolition.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi :

Attendu que la commune demanderesse avait elle-même, devant le jury d'expropriation, fait l'offre aux héritiers Cassan, en ce qui touche la partie de l'indemnité relative aux constructions établies sur le terrain exproprié, ou de leur faire l'abandon des matériaux à provenir de la démolition de ces constructions, ou de leur payer une somme de 1680 francs, représentative de la valeur de ces matériaux;

Attendu qu'à raison de cette offre alternative faite distinctement au sujet des constructions, alors que la commune offrait spécialement, pour la valeur du terrain sur lequel elles étaient assises, une somme particulièrement et exclusivement applicable à ce terrain, déduction faite de la valeur desdites constructions, la commune

demanderesse n'est pas fondée à se plaindre de ce que le jury, après avoir fixé en deniers l'indemnité relative au terrain exclusivement, a, en outre, allouée aux héritiers Cassan, pour l'indemnité à eux due afférente aux constructions, les matériaux à provenir de la démolition de ces constructions elles-mêmes :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 3282)

[29 juin 1869.]

Expropriation. — Récusation. — Secret des délibérations. — Publicité de la décision. — Notification des offres. — (Sieurs Vivier-Labretonnière et consorts contre la commune de Lisorer.)—*Le procès-verbal doit non-seulement constater qu'aucune récusation n'a été exercée, mais encore que le magistrat directeur a donné aux parties les avertissements sur leur droit de récusation. — Est nulle la délibération du jury d'expropriation, lorsque le procès-verbal ne constate pas qu'elle a été secrète. — La décision du jury doit, à peine de nullité, être prononcée publiquement par le magistrat directeur.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Sur les trois premiers moyens du pourvoi :

Vu les articles 16 de la loi du 21 mai 1836, 34, § 2, 38, 41 et 42 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu, en premier lieu, qu'il est du devoir du magistrat directeur d'avertir les parties du droit qu'elles ont respectivement d'exercer une récusation péremptoire; que cet avertissement intéresse le droit de défense; qu'en effet, il est nécessaire que les parties soient officiellement prévenues du moment où elles sont tenues de faire leurs récusations, comme aussi des conditions dans lesquelles ces récusations peuvent avoir lieu; que l'accomplissement de cette formalité substantielle doit être constaté au procès-verbal des opérations du jury; que, dans l'espèce, le procès-verbal constate simplement qu'aucune récusation n'a été exercée, et qu'il ne résulte ni explicitement ni implicitement de cette seule énonciation que l'avertissement dont il s'agit ait été donné;

Attendu, en second lieu, qu'aux termes de l'article 38 de la loi de 1841, applicable aux procédures d'expropriation poursuivies en exécution de la loi du 21 mai 1836, la délibération du jury appelé à statuer sur les indemnités prétendues doit être secrète, soit que les jurés se retirent dans leur chambre, soit qu'à défaut d'une chambre spéciale ils délibèrent dans la salle d'audience en dehors de toute assistance du public et de toute communication avec lui; que la preuve qu'il a été satisfait à ces prescriptions de la loi doit résulter du procès-verbal des opérations; que, dans la cause, le procès-verbal ne fait aucune mention de la manière dont il a été procédé à la délibération; qu'il n'est dit dans cette pièce ni à quel moment ni en quel lieu le jury s'est retiré pour délibérer, en sorte que rien ne constate le secret de cette délibération, ce qui constitue une nullité de la décision pour défaut de justification de l'exécution de l'une des conditions nécessaires pour sa validité;

Attendu, en troisième lieu, qu'il ne ressort d'aucune des énonciations du même procès-verbal que la décision du jury ait été proclamée par le magistrat directeur en audience publique et en présence des jurés, ainsi que l'exige l'article 41 de la loi du 3 mai 1841, également applicable aux expropriations poursuivies en vertu de la loi du 21 mai 1836; que le défaut de constatation de l'accomplissement de cette formalité constitue une nouvelle nullité de la décision attaquée;

Sur le quatrième moyen, concernant particulièrement Desvaux, l'un des demandeurs :

Vu les articles 37 et 38, § 3, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que Desvaux était partie dans l'instance qui a donné lieu à la décision attaquée, qu'il avait été convoqué à la réunion du jury, et qu'il y figurait, en sa qualité de fermier des terrains expropriés et comme prétendant à une indemnité pour privation de jouissance, indemnité qu'il avait réclamée par un acte d'huissier, signifié le 12 janvier 1869 au maire de la commune expropriante; que cependant aucune offre ne lui avait été notifiée au nom de cette commune antérieurement à la réunion du jury spécial, par suite de quoi ni offre ni demande n'ont figuré, en ce qui le concerne, sur le tableau placé sous les yeux du jury; d'où il résulte qu'il a été formellement contrevenu à son égard à l'article 37 de la loi de 1841, lequel s'applique aux indemnités d'expropriation réclamées en vertu de la loi de 1836, et dont l'observation est prescrite à peine de nullité;

Attendu, d'ailleurs, et d'autre part, qu'il est constaté par le procès-verbal des opérations que Desvaux, comparaissant devant le

ury, avait renouvelé la demande d'une indemnité de 400 francs précédemment signifiée par lui à la commune de Lisores, et que, de son côté, le maire de cette commune déclarait consentir à ce qu'il fût fait allocation à ce dernier d'une indemnité de 100 francs; que ces conclusions verbales suffisaient, même en l'absence d'une mention de cette offre et de la demande au tableau à ce destiné, pour mettre les jurés en demeure de statuer sur l'indemnité réclamée par Desvaux, et qu'en s'abstenant de le faire, sous le prétexte que les parties n'avaient pas pris à cet égard devant lui des conclusions écrites, ledit jury a méconnu le devoir que lui imposait l'article 38, § 3, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que de ce qui précède il suit que la décision attaquée doit être annulée pour violation de toutes les dispositions légales susvisées :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 3283)

[30 juin 1869.]

Associations syndicales. — Curage. — Action possessoire. — Compétence des autorités administrative et judiciaire. — (Syndicat du canal de Vaucluse contre le sieur Villon.)—*Les tribunaux judiciaires sont exclusivement compétents pour statuer sur toutes les questions de propriété et de possession, notamment en matière d'entreprises commises sur les cours d'eau.—C'est donc à eux qu'il appartient de connaître d'une action possessoire formée à raison d'un travail de repurgement opéré dans le bief d'un moulin par le syndicat en vertu d'une décision administrative.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Attendu que les questions de propriété et de possession sont essentiellement de la compétence de l'autorité judiciaire; qu'en particulier, les entreprises commises dans l'année sur les cours d'eau, les complaintes et actions possessoires sont attribuées aux juges de paix, et, sur l'appel, au tribunal civil, d'après l'article 6 de la loi du 25 mai 1838;

Attendu que Villon, possesseur, à titre de propriétaire, du mou-

lin de Gadagne et du canal ou béal de ce moulin, a formé, en 1866, devant le juge de paix du canton de l'Isle, une action en complainte possessoire à raison d'un travail de repurgement opéré durant l'année par un agent du syndicat du canal de Vaucluse dans le béal du moulin de Gadagne;

Attendu que, comme l'a reconnu le directeur du syndicat dans sa lettre du 5 février 1866 au préfet de Vaucluse, par laquelle il offrait de se charger de ce travail, c'était à l'usinier à faire enlever l'atterrissement qui s'était formé dans le canal de son moulin; que, le repurgement dont il s'agit étant un acte d'entretien qui rentre, par sa nature et son objet, dans les attributs du droit de propriété, le juge de paix et, sur l'appel, le tribunal civil de Vaucluse ont pu, sur la complainte de Villon, considérer comme un trouble réellement apporté à sa possession à titre de propriétaire le travail de repurgement effectué par le syndicat, sans avoir préalablement mis Villon en demeure de procéder lui-même audit travail; qu'en se bornant, dans ces circonstances, à maintenir Villon dans sa possession, et en laissant à qui de droit à statuer, s'il y échéait, sur les questions de rétablissement des lieux et de dommages-intérêts, les juges n'ont fait qu'user du pouvoir qui leur est attribué par l'article 6 de la loi du 25 mai 1838, et n'ont point porté atteinte aux règlements administratifs qui ont conféré au syndicat des droits de surveillance et de police sur le canal de Vaucluse et sur des eaux qui en sont dérivées;

Attendu que c'est non moins vainement qu'on leur reproche d'avoir violé l'autorité de la chose jugée par la décision du conseil d'État du 21 juin 1859, laquelle, sans s'approprier les motifs de l'arrêté du conseil de préfecture de Vaucluse du 5 mars 1857, s'est bornée à résoudre une question différente de celle du procès actuel, la question de savoir si, le canal du moulin de Gadagne étant alimenté par une prise d'eau dérivée de la branche du Thor, Villon avait pu, comme propriétaire intéressé, être porté au rôle de répartition des dépenses faites à cette branche par le syndicat du canal de Vaucluse;

Attendu, enfin, que le tribunal civil de Vaucluse, qui a adopté les motifs de la sentence du juge de paix, a fondé sa décision sur la constatation de la possession de Villon à titre de propriétaire, et sur ce qu'au préalable il n'avait point été mis en demeure de faire lui-même le travail de repurgement; d'où il suit que le jugement attaqué n'est point dénué de motifs;

Rejette le pourvoi, etc.

(N° 3284)

[7 juillet 1869.]

Domaine public. — Location de plages. — Monopole. — (Commune de Langrune.) — *L'État ne peut louer à une commune une plage maritime, avec la concession du droit exclusif d'y placer des cabines et de sous-louer ce droit; les plages maritimes font partie du domaine public, et tout le monde a le droit d'y exercer librement les usages divers qu'elles comportent.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Attendu que, si l'État a sur le domaine public un droit général en vertu duquel il peut, à la condition de respecter la destination de ce domaine, concéder certaines jouissances sur les choses qui en dépendent, ce droit ne saurait aller jusqu'à permettre à l'État ou aux administrations qui le représentent de se reserver ou de conférer des priviléges ou des monopoles sur ces choses, et de retenir ainsi ou de conférer à un seul l'exercice du droit qui appartient à tous;

Attendu que l'acte, par lequel le préfet du département du Calvados, agissant comme représentant de l'État, a donné à bail à la commune de Langrune une partie de la plage de ce nom pour une durée de trois années, a eu pour résultat de mettre à la disposition de ladite commune le droit exclusif, qu'elle a sous-loué en effet à Roussel pour la même durée, d'avoir des cabines à l'usage des baigneurs dans toute l'étendue de la plage louée par le domaine;

Attendu que les rivages de la mer sont une partie du domaine public, et que tout le monde a le droit d'y exercer librement les usages divers qu'ils comportent; qu'il n'appartenait pas dès lors au préfet du Calvados, comme représentant l'État, d'accorder à la commune la faculté de conférer à un seul, en excluant toute concurrence, le droit essentiel pour les établissements de bains d'une station maritime de mettre des cabines sur la plage;

D'où il suit qu'en décidant ainsi et, en conséquence, en confirmant le jugement qui avait annulé le bail consenti par le préfet du Calvados à la commune de Langrune, et par suite celui que cette

commune a passé à Roussel, l'arrêt attaqué, loin d'avoir violé les dispositions de loi et les principes invoqués par le pourvoi, en a fait, au contraire, une application exacte aux faits de la cause ;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 3285)

[12 juillet 1869.]

Cours d'eau non navigables ni flottables. — Prescription. — Jouissance indivisible. — (Sieurs Pagnon et consorts contre la ville de Montbrison.) — *Est indivisible la jouissance des eaux d'un canal de dérivation entre divers moulins desservis par les eaux de ce canal. En conséquence, l'interruption de la prescription par l'un d'eux profite à tous les coïntéressés.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Sur la fin de non-recevoir tirée de ce que la signification de l'arrêt d'admission serait nulle :

Attendu que la copie de la signification de l'arrêt d'admission a été laissée au maire de Montbrison, parlant au secrétaire de la mairie; que c'est donc celui-ci, comme préposé du maire, qui a reçu cette copie et a pu, dès lors, valablement viser l'original; que les dispositions de l'article 69 du code de procédure civile ont été observées ;

Rejette la fin de non-recevoir ;

Au fond :

Vu l'article 2249 du code Napoléon;

Attendu que si, en principe, l'interruption de la prescription n'opère pas d'une personne à une autre personne ayant le même droit, cette règle reçoit exception si le droit est indivisible ;

Attendu qu'il résulte des articles 700, 709 et 710 du code Napoléon, au titre des servitudes ou services fonciers, qu'un droit est indivisible lorsque chacun de ceux auxquels il appartient peut l'exercer seul pour la totalité et sans aucune division ;

Attendu qu'il est constaté, en fait, par l'arrêt attaqué, que de temps immémorial les eaux de Vizezy ont été dérivées, au moyen d'un barrage dans un canal ou bief sur lequel sont situés cinq

moulins, dont trois sont la propriété des demandeurs; que le barrage et le canal sont la propriété commune des cinq meuniers; que les eaux empruntées à Vizezy par le canal, après avoir desservi le premier moulin, sont transmises en totalité au second, et ainsi successivement jusqu'au dernier, lequel les rend à la ville de Montbrison, qui, au moyen d'une prise d'eau en aval des moulins, utilise ces eaux dans l'intérêt de ses habitants; qu'ainsi, chacun des meuniers ayant droit à la totalité des eaux du canal, l'indivisibilité de ce droit résulte nécessairement du mode de son exercice et du but que toutes les parties se sont proposé en mettant les lieux dans l'état où ils se trouvent depuis un grand nombre d'années;

Que la prescription de ce droit avait donc été valablement interrompue, vis-à-vis de tous les usiniers, par les poursuites que l'un d'eux, Bruyas, avait exercées dans leur intérêt commun en 1827, et par les deux jugements qu'il avait obtenus en 1843 et 1846;

Que Bruyas n'a pas pu depuis, par la convention du 21 février 1859, disposer seul d'un droit commun et indivisible entre lui et les autres meuniers, et priver ainsi les coïntéressés du bénéfice de l'interruption de prescription qui leur était acquise;

D'où il suit qu'en jugeant le contraire et en accueillant cette prescription, l'arrêt attaqué a violé l'article de loi ci-dessus visé;

Sans qu'il y ait lieu de statuer sur le second moyen,

Casse, etc.

(N° 3286)

[14 juillet 1869.]

Entrepreneurs. — Travaux. — Dédit. — Condition potestative. — (Sieurs Watel et Nobilet contre la compagnie de Libourne à Bergerac.) — *Une compagnie s'étant obligée, sous un dédit, à confier à un entrepreneur des travaux déterminés, le dédit réclamé par l'entrepreneur auquel les travaux n'ont pas été donnés ne peut lui être refusé par le motif que la convention serait nulle comme entachée d'une condition potestative, lorsque cette condition était afférente à l'entrepreneur lui-même et non à la compagnie obligée envers lui.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Donne défaut contre les parties non comparantes, et statuant sur le pourvoi;

Vu l'article 1174 du code Napoléon;

Attendu, en fait, que la compagnie des chemins de fer de Libourne à Bergerac s'était engagée vis-à-vis des entrepreneurs Watel et Nobilet, qui lui avaient prêté une somme de 260 000 francs, à leur confier des travaux de terrassement et de construction sur ce chemin, sous un dédit de 25000 francs, payable par elle dans le cas où, pour un motif quelconque, elle n'aurait pas, dans le délai de trois mois, concédé les travaux promis;

Attendu que ce dédit, stipulé pour assurer l'accomplissement de la promesse de travaux, a été annulé par l'arrêt attaqué, sur le seul motif que Watel et Nobilet ne s'étaient engagés, de leur côté, à exécuter lesdits travaux que dans le cas où les prix et conditions à fixer par un tiers leur paraîtraient acceptables, c'est-à-dire sous une condition purement potestative, qui, aux termes de l'article 1174 du code Napoléon, annulait leur engagement;

Mais attendu que Watel et Nobilet pouvaient n'être pas engagés sans qu'il en résultât nécessairement que la promesse de travaux faite par la compagnie dût être annulée, puisque l'article 1174 annule seulement l'obligation contractée sous une condition potestative de la part de celui qui s'oblige, et que la compagnie s'était engagée sans condition semblable;

Attendu qu'en réputant nul l'engagement de la compagnie, par la seule raison que Watel et Nobilet ne s'étaient obligés que sous une condition potestative, l'arrêt attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé l'article ci-dessus visé,

Casse, etc.

(N° 3287)

[14 juillet 1869.]

Entrepreneurs. — Résiliation. — Indemnité. — Jugement interlocutoire. — (Sieurs Corne et Bruzon contre la compagnie du che-

min de fer d'Orléans). — *Lorsque, sur les conclusions contradictoirement prises par les parties, un jugement, en ordonnant une expertise pour déterminer le dommage éprouvé, a fixé les bases que doivent suivre les experts pour déduire le chiffre de l'indemnité, il a acquis la force de chose jugée, et le juge d'appel ne peut adopter d'autres bases pour la fixation définitive des dommages-intérêts.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Vu les articles 1350 et 1351 du code Napoléon;

Attendu que le mode de calcul suivi par les premiers experts commis par le tribunal de Rodez, pour déterminer l'indemnité de résiliation due par la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Corne et à Bruzon, a été définitivement rejeté, après contradiction de la part de la compagnie, par le jugement du 9 février 1865, volontairement exécuté par les parties, lequel, se fondant sur ce que le seul moyen régulier de calculer cette indemnité était de décomposer chaque nature d'ouvrage par unité, et d'obtenir ainsi d'une manière exacte son prix de revient, pour le comparer ensuite aux prix attribués par le devis à la même unité d'ouvrage, et sur ce que ce n'était pas ainsi qu'avaient procédé les premiers experts, qui, sans déterminer le prix de revient, avaient fixé en bloc et approximativement cette indemnité à 148 104f.84, a ordonné une nouvelle expertise, qui, seule, pouvait servir de base à la décision à intervenir, la première expertise ne se trouvant maintenue que pour d'autres chefs de contestation, sur lesquels il était sursis à statuer jusqu'à ce que le rapport des nouveaux experts fût déposé;

Attendu que les nouveaux experts, procédant suivant le mode prescrit par ce jugement, ont évalué à la somme de 300 141f.28 l'indemnité due aux entrepreneurs;

Attendu cependant que l'arrêt attaqué, infirmatif du jugement de première instance qui avait homologué le rapport des seconds experts, au lieu de tenir compte de ce rapport, a, se fondant à tort sur ce qu'il n'y avait rien de jugé par le jugement du 9 février 1865 sur le mode à employer par les experts pour dégager le chiffre de l'indemnité due par la compagnie, homologué le rapport des premiers experts et réduit, en conséquence, à la somme de 148 104f.84 fixée par ce rapport la condamnation prononcée par les premiers juges;

Attendu, sans doute, que la cour impériale n'était pas liée par le

rapport des seconds experts, quant au chiffre auquel ils avaient évalué l'indemnité due aux entrepreneurs; mais que, si les juges d'appel pouvaient abaisser ce chiffre par des considérations tirées des circonstances de diverses natures dans lesquelles les travaux résiliés auraient dû être exécutés, ils ne pouvaient changer le mode de calcul définitivement admis comme étant le seul qui pût faire obtenir le résultat cherché, pour revenir purement et simplement au mode qui avait été définitivement rejeté comme insuffisant, malgré la résistance de la compagnie;

Qu'en jugeant ainsi, la cour impériale de Montpellier a méconnu l'autorité de la chose jugée par le jugement du 9 février 1865, et, par suite, violé les articles 1350 et 1351 du code Napoléon;

Attendu, en ce qui touche les époux Maglin, que, représentant Guignet, originairement intéressé à l'entreprise, il y a lieu, pour la conservation des droits de tous, de déclarer le présent jugement commun avec eux :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 3288)

[27 juillet 1869.]

Chemins de fer. — Tarifs. — Sections en transit. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre le sieur Millioz.) — *Les tribunaux ne peuvent, sous prétexte d'interprétation des tarifs de chemin de fer, suppléer à leur texte; en conséquence, lorsque, sur un réseau, existe une taxe applicable à la ligne principale et une autre taxe plus élevée pour une section spéciale, le prix des transports qui empruntent ces deux lignes doit être réglé par la combinaison des deux tarifs, en appliquant à chaque partie du transport le prix afférent à chacune d'elles.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Vu le tarif spécial n° 46 des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

Attendu, en fait, que Millioz, négociant, a remis, en port payé, au chemin de fer Victor-Emmanuel à Chambéry, du 18 janvier 1866 au 3 février suivant, six expéditions de briques réfractaires

à diriger sur Fraisans et Jouvancourt, stations placées sur la ligne de Paris à Lyon et à la Méditerranée; que la perception faite par la compagnie de Victor-Emmanuel, à raison de 4 centimes par tonne et par kilomètre pour toutes ces expéditions, donna lieu, de la part de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à une rectification pour erreur de taxe et à la répétition contre la compagnie du Victor-Emmanuel d'une différence en plus, montant à 116f.35; que cette rectification portait sur le prix de la partie du transport effectuée en empruntant la ligne de Bourg à Mouchard, sur laquelle la taxe est de 6 centimes au lieu de 4, et qu'il était toutefois plus économique de faire prendre aux expéditions dirigées sur Jouvancourt, à raison de l'avantage résultant de l'abréviation du parcours;

Attendu que le tribunal de commerce de Chambéry, saisi de la difficulté relative à l'application de ces dispositions combinées du tarif par l'action récursoire de la compagnie du Victor-Emmanuel contre Millioz, avec appel en garantie de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, a décidé, par le jugement attaqué, que le prix du transport de la totalité des expéditions de Millioz avait été légalement fixé à 4 centimes par tonne et par kilomètre, par le motif qu'il s'agissait, non de la section de Bourg à Mouchard exclusivement, mais d'un parcours en deçà et au delà de la section de Bourg à Mouchard, laquelle était seulement traversée par les expéditions qui devaient être taxées au tarif de la section où se trouve la gare expéditrice, ainsi qu'aux tarifs des gares destinataires, aucune clause contraire n'existant dans les tarifs spéciaux;

Attendu, en droit, que, dans la perception des taxes de chemins de fer, les tarifs doivent être appliqués à la lettre, en sorte qu'il ne soit point laissé place, en cette matière, à l'interprétation et à la discussion;

Attendu que, pour se conformer à cette règle, lorsqu'un tarif porte, comme celui dont il s'agit dans la disposition ci-dessus visée, que la taxe est par exception, sur une section déterminée de chemin de fer, de 6 centimes par tonne et par kilomètre, on doit payer la taxe ainsi fixée, proportionnellement à la longueur du trajet effectué sur cette section, quoiqu'elle ne soit empruntée qu'en transit entre la section de la gare expéditrice et celle de la gare destinataire, taxées à un prix moins élevé;

Attendu que, pour être autorisé à substituer la taxe de la gare expéditrice ou celle de la gare destinataire à la taxe exceptionnelle établie par le tarif n° 46 pour les transports sur la section de Bourg

à Mouchard, il faudrait trouver dans le tarif une disposition générale sanctionnant cette substitution pour tous les cas d'emploi d'une section de chemin de fer en transit seulement, ou une disposition spéciale qui l'établit ainsi textuellement pour la section dont il s'agit;

Mais attendu que ces dispositions n'existent pas, et que, s'il est expressément indiqué en note, au tarif n° 46, que la taxe exceptionnelle n'est pas applicable à la section de Mouchard aux Verrières, aucune indication n'en restreint, dans aucun cas, l'application sur la section de Bourg à Mouchard;

Attendu qu'en suppléant cette dérogation et en refusant d'appliquer la taxe établie par le tarif n° 46 pour le parcours de Bourg à Mouchard, le tribunal de commerce de Chambéry a expressément violé ledit tarif:

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 3289)

[28 juillet 1869.]

Domaine maritime. — Rivages de la mer. — Iles couvertes par le flot. — Compétence judiciaire et administrative. — (Sieurs Roy et consorts.) — *Une île située au milieu d'un fleuve peut faire partie du domaine maritime sans être réputée bord et rivage de la mer aux termes de l'ordonnance de 1681. — Dès lors, les questions de propriété relatives à cette île sont essentiellement de la compétence des tribunaux ordinaires.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Sur le premier moyen:

Attendu que, si l'article 1er, titre VII, de l'ordonnance du mois d'août 1681 répute bord et rivage de la mer tout ce qu'elle couvre et découvre pendant les nouvelles et pleines lunes et jusqu'où le grand flot de mars peut s'étendre sur ces grèves, elle n'entend évidemment parler que des terrains qui bordent la mer, de la plage qui, même en temps de marée basse, se trouve en contact immédiat avec les eaux de la mer;

Attendu que, lorsqu'un cours d'eau vient se jeter dans la mer,

il conserve sa nature et sa dénomination propre jusqu'au moment où il se perd dans la mer, les limites de celle-ci s'arrêtant là où les falaises et les grèves sont interrompues par les rives du fleuve et réciproquement, celui-ci et ses rives se prolongeant jusqu'au point où elles coupent les falaises ou le rivage de la mer; que ce qu'on peut dire du fleuve et de ses rives, on peut le dire aussi des îles qui surgissent dans les cours, îles qui ne sont que des dépendances du fleuve et des atterrissements qui se sont formés dans son lit;

Attendu que si, par l'effet de certaines marées, le cours du fleuve se trouvant arrêté et même refoulé par le flot montant, il vient à mêler ses eaux à celles de la mer et à déborder avec elles sur ses rives et sur ses îles, ces terrains ne cessent pas pour cela d'être rives et dépendances du fleuve, et ne deviennent pas, par ce fait momentané, le rivage ou une partie de la mer, qu'ils ne bornent pas et dont ils sont parfois à une distance considérable; le reflux ne rendant pas le fleuve et ses dépendances partie de la mer, pas plus que le flux ne fait de la mer une partie du fleuve, bien que celui-ci, à la marée basse. s'écoule dans le lit de la mer avec une certaine rapidité et que l'on puisse y reconnaître encore assez longtemps le cours de ses eaux;

Attendu que l'arrêt attaqué constate, en fait, que l'île de la Grande-Roussière, qui fait l'objet du litige, est une île de la rivière de Vic; que, située au milieu de son cours, elle le partage en deux bras, dont le principal conserve le nom de rivière de Vic, tandis que le plus faible prend le nom de Chenatette;

Attendu que le jugement constate encore que l'île de la Grande-Roussière n'est pas couverte par les eaux de la mer directement comme l'est la plage, mais seulement par l'effet du refoulement des eaux de la rivière, et cela seulement d'une manière accidentelle;

Que, dans de pareilles circonstances, l'arrêt n'a fait à la cause qu'une juste application de la loi en décidant que l'île de la Grande-Roussière ne pouvait pas être réputée bord et rivage de la mer;

Sur le second moyen de cassation, résultant de la prétendue violation des principes sur la séparation des pouvoirs judiciaire et administratif:

Attendu que la seule question qui se débattait entre les parties était celle de savoir si les héritiers Barien avaient pu acquérir par titres et par prescription les propriétés de l'île de la Grande-Roussière, ou si, au contraire, leurs titres et leur possession devaient être déclarés sans effet utile, cette île faisant partie du rivage de

la mer et étant comme telle inaliénable et imprescriptible; qu'un pareil débat soulevait une question de propriété essentiellement de la compétence des tribunaux, et qui ne pouvait se résoudre que par l'application de l'ordonnance du mois d'août 1681 et la saine interprétation de son esprit et de son texte ;

Attendu que les conclusions subsidiaires prises par le préfet de la Vendée tendaient à ce qu'il fût dit par la cour qu'il serait sursis par elle à statuer sur les prétentions des consorts Barien jusqu'à ce qu'il eût été décidé par l'autorité administrative, et par application du décret du 1er décembre 1868, si l'immeuble en litige faisait, avant ce décret comme depuis, partie du domaine public maritime; que ces conclusions n'étaient d'aucune utilité pour la solution du procès et ne devaient pas, par suite, arrêter la cour impériale;

Qu'en effet, le rivage de la mer et le domaine maritime ne sont pas choses identiques; que, si le rivage de la mer fait toujours partie du domaine maritime, celui-ci ne faisait pas dans son entier partie du rivage de la mer, le domaine maritime remontant dans les terres bien au delà de ce que l'on peut raisonnablement considérer comme bord ou rivage de la mer ;

Que c'est ce qui résulte des décrets mêmes dont argumente l'État, le décret-loi du 21 février 1852 et les nombreux décrets qui ont été rendus depuis pour son exécution, comme dans l'espèce, celui du 1er décembre 1858, s'occupant bien plus de délimiter le domaine maritime au point de vue de la pêche et de l'inscription maritime que de déterminer le rivage de la mer et les terrains qui devraient être considérés comme en faisant partie, les questions de cette nature restant sous l'empire du principe posé dans l'ordonnance de 1681;

Que c'est donc avec raison que l'arrêt attaqué s'est refusé à surseoir pour faire soumettre à l'autorité administrative la question soulevée par les conclusions subsidiaires de l'État, parce que, cette question eût-elle été résolue dans un sens favorable à sa prétention, il n'en serait résulté qu'une seule chose, c'est que l'île de la Grande-Roussière fait partie du domaine maritime et est soumise comme telle aux lois et règlements qui régissent cette partie du territoire au point de vue de la pêche et de l'inscription maritime; mais nullement que cette île fît partie, avant 1858, pas plus que depuis, du rivage de la mer, ce qui était la seule question du procès;

Attendu que la cour de Poitiers n'a donc commis aucun excès de pouvoir en se refusant au sursis demandé ;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 3290)

[3 août 1869.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Décision du jury. — Omission de divers chefs d'indemnité. — (Sieur Batut-Pradines.) — *Est nulle la décision d'un jury d'expropriation qui, alors que divers chefs d'indemnité étaient réclamés, ne statue explicitement que sur deux de ces chefs, sans qu'il résulte d'aucune des énonciations de la décision que le jury ait tenu compte des autres chefs.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

En ce qui touche le premier moyen :

Attendu qu'il ne ressort ni des énonciations du procès-verbal des opérations du jury, ni d'aucun autre document, qu'il ait été procédé, au cours desdites opérations, à une visite des terrains expropriés; qu'ainsi le moyen manque en fait;

Rejette le premier moyen ;

Mais sur le deuxième moyen:

Vu l'article 38 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que cet article doit être entendu en ce sens que le jury est tenu, en fixant le montant des indemnités, de statuer sur tous les chefs de demande qui lui sont soumis ; que si, en certains cas, il peut être reconnu que le rejet d'un ou plusieurs de ces chefs résulte implicitement de la décision prise sur les autres, c'est à la condition qu'il apparaisse clairement que la fixation d'une indemnité totale comprend les divers éléments de l'indemnité réclamée;

Attendu qu'il n'en est pas ainsi dans l'espèce; qu'en effet, par des conclusions écrites, adressées le 21 décembre 1868 au préfet de Lot-et-Garonne, et dont une copie, certifiée par le secrétaire général de la préfecture, est produite par les demandeurs en cassation, ceux-ci avaient demandé, savoir :

	fr.
1° Pour la valeur vénale de 12 ares 40 centiares de terrain clos attenant à leur maison.	6340
2° A titre d'indemnité de dépréciation pour 14 ares de jardin coupé en écharpe et formant deux triangles difficiles à utiliser.	2800
3° Pour un pavillon servant de caveau et de pigeonnier.	3000
4° Pour suppression de deux citernes.	350
5° Pour indemnité de clôture à rétablir.	1050
Ensemble.	13540

Attendu qu'il est constaté par le procès-verbal des opérations que ces conclusions ont été soumises au jury et débattues devant lui; que, néanmoins, il n'a été statué explicitement par sa décision que sur les premier et troisième chefs, relatifs, l'un à l'emprise de 12 ares 40 centiares de terrain clos, l'autre au pigeonnier; qu'il ne résulte d'aucune des énonciations de cette décision qu'elle ait tenu compte des trois autres chefs de la demande, et que le jury ait entendu comprendre dans les indemnités par lui allouées celles qui étaient réclamées pour dépréciation du terrain restant, pour suppression de deux citernes et pour la clôture à rétablir; d'où il suit que ladite décision a violé la disposition susvisée de la loi du 3 mai 1841:

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 3291)

[11 août 1869.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jurés. — Empêchement. — Dispense. — Nullité. — (Dame Boisnay, veuve Moulin.) — *L'admission d'une dispense prononcée après la constitution de la liste des seize jurés emporte nullité des opérations du jury, si elle a eu pour effet de porter atteinte au droit de récusation de la partie, spécialement, si elle a eu lieu après que la partie avait épuisé son droit de récusation, de sorte que ladite partie s'est trouvée hors d'état d'exercer ce droit, qui est l'une des garanties essentielles de la défense, à l'égard du juré appelé en remplacement. — Cette nullité tient à la constitution même de la juridiction; elle est, en conséquence, d'ordre public, et ne peut être couverte par la comparution ou le silence des parties.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Sur le second moyen :

Vu l'article 34, § 2, de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal qu'à l'appel successif de leurs noms et au cours des opérations pour la formation du jury, les sieurs Rousseau et Léorier ont demandé à être dispensés pour cause de leur état de maladie ou de surdité; qu'à ce moment-là, la partie expropriée, qui avait récusé deux jurés antérieurement inscrits, avait épuisé son droit de récusation ; qu'elle n'a pu conséquemment l'exercer sur la personne du sieur Crespin, troisième juré supplémentaire, qui a remplacé, sous le n° 12, les deux jurés successivemeut dispensés ; que l'introduction imprévue de ce juré dans le jury de jugement, en dehors de la liste des seize qui avait été soumise aux récusations péremptoires de toutes les parties, a porté atteinte au libre exercice de la faculté de récusation, qui est l'une des garanties essentielles de la défense ; que vainement il est établi par le procès-verbal que, sur l'interpellation du magistrat directeur, aucune observation n'a été présentée contre les réclamations des sieurs Rousseau et Léorier ; que la constitution du jury d'expropriation, comme celle des autres juridictions, tient en effet essentiellement à l'ordre public, et que les vices tels que celui dont elle se trouve affectée dans l'espèce ne sont point couverts par la comparution ou le silence des parties ; d'où il suit qu'il y a eu violation de l'article 34, § 2, de la loi susvisée ;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi,

Casse, etc.

Du même jour, au même rapport, deux arrêts identiques, sur les pourvois, 1° du sieur *Chabrol*, 2° du sieur *Gourdet*, en cassation de deux décisions du jury d'expropriation de Montargis rendues, le 16 mai 1868, au profit du préfet du Loiret, représentant l'État.

(N° 3292)

[25 août 1869.]

Ateliers insalubres. — Dommages. — Fumée. — Compétence. — Plus-value. — (Sieur Beudin contre le sieur Roumiguière.) — *Les tribunaux ordinaires sont compétents, à l'exclusion du juge de paix, lorsque le demandeur se plaint d'une dépréciation du fond. — Les inconvénients d'une nouvelle industrie, si intéressante qu'elle puisse être au point de vue de la prospérité générale du pays et des ressources locales, ne peuvent justement être mis à la charge exclusive des propriétaires voisins, qui ne recueillent qu'une part problématique, et en tous cas indéterminée du bien général que produit cette industrie.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Sur le premier moyen :

Attendu, en fait, que, d'après les dernières conclusions qu'il a prises devant le tribunal et qui ont ainsi déterminé l'état du litige, Roumiguière demandait uniquement la réparation du dommage que la fumée de l'usine à zinc de Beudin avait causé au fond même de la propriété que lui, Roumiguière, possède dans le voisinage, en en dépréciant notablement la valeur ;

Que le litige, intéressant ainsi la propriété elle-même, ne rentrait point dans les prévisions de l'article 5 de la loi du 25 mai 1838, qui n'attribue compétence aux juges de paix que pour les actions en réparation du préjudice causé aux fruits et récoltes ;

Que c'était donc aux tribunaux ordinaires qu'il appartenait de connaître de la cause ; qu'il en aurait été encore ainsi alors même que l'action en réparation aurait porté sur le préjudice causé aux fruits et récoltes en même temps qu'au fond même de la propriété;

Qu'il est de principe, en effet, que, dans le concours de deux juridictions, l'une exceptionnelle, l'autre ordinaire et de droit commun, c'est celle-ci qui doit connaître de l'action; d'où il suit qu'en retenant la cause et en la jugeant, la cour impériale de Montpellier n'a point violé la disposition précitée, mais fait à cette cause une juste application des principes qui la régissent ;

Sur le deuxième moyen, tiré de la violation des articles 544, 1382, 1315, 1350, 1190 du code Napoléon et 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu que l'autorisation administrative en vertu de laquelle a été établie l'usine à zinc dont s'agit au procès n'a pu être accordée et n'a été accordée que sous la réserve des droits des tiers;

Attendu qu'aux termes de l'article 1348 du code Napoléon, les règles auxquelles est soumise l'admission de la preuve testimoniale reçoivent exception quand il s'agit d'engagements qui, sans qu'il y ait convention, naissent de faits personnels à celui qui est obligé ;

Que l'arrêt attaqué a donc pu, conformément à cette disposition, ordonner une expertise et faire droit à la demande en dommages-intérêts qui lui était soumise, en se fondant sur les énonciations du rapport des experts, sur la notoriété publique et les présomptions qu'élevaient, en faveur de la demande, les divers payements de dommages-intérêts effectués antérieurement par Beudin, soit volontairement, soit à la suite des décisions judiciaires ;

Que vainement le demandeur oppose, dans une autre branche du même moyen, la disposition de l'article 1190 du code Napoléon, aux termes duquel le débiteur d'une obligation alternative a, pour se libérer, le choix entre les deux choses comprises dans l'obligation ;

Que cette disposition ne saurait, en effet, être invoquée dans l'espèce, où il s'agit uniquement de la demande en réparation du préjudice que la fumée de l'usine à zinc de Beudin avait causé à la propriété de Roumiguière ;

Que vainement encore Beudin oppose qu'en le déboutant de ses conclusions subsidiaires, par lesquelles il se fondait, pour demander une nouvelle expertise, sur la plus-value que l'usine aurait donnée aux propriétés voisines et le droit à une compensation qui naîtrait de cette plus-value, l'arrêt n'aurait donné aucun motif à l'appui de sa décision ;

Que le contraire résulte en effet de l'arrêt, qui, en rejetant la demande d'une nouvelle expertise, dit que, s'il importe de protéger une industrie qui peut développer les ressources générales du pays et ajouter à la prospérité locale, il ne serait pas équitable d'en faire supporter les inconvénients et les charges aux propriétaires voisins, qui ne recueillent qu'une part problématique, et en tout cas indéterminée, du bien général qu'elle produit ;

Qu'il suit de là que, loin de violer aucune des dispositions invo-

quées, l'arrêt a fait de nouveau à la cause une juste application des principes qui la régissent :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 3293)

[29 septembre 1869.]

Rivière de Sarthe. — Prise de possession d'un îlot.

Le département des travaux publics est autorisé à prendre possession de l'îlot situé dans la Sarthe, au droit du bourg de Parcé, d'une contenance de 2 ares 20 centiares et inscrit sous le n° 314, section B, du plan cadastral de la commune d'Avoise (Sarthe).

(N° 3294)

[9 octobre 1869.]

Chemin de fer d'Hazebrouck à la frontière belge. — Prise de possession de divers terrains non bâtis.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'Hazebrouck à la frontière belge, de divers terrains non bâtis, sis au territoire des communes de Boeschepe, Godewoersoelde, Caestre, Borre et Hazebrouck (Nord), lesdits terrains désignés dans un tableau et sur un plan parcellaire qui resteront annexés au présent décret.

(N° 3295)

[16 octobre 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la route départementale du Doubs n° 5, aux abords de Montbéliard.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de

la rampe de la Petite-Hollande, route départementale du Doubs n° 5, de Saint-Hippolyte à Vesoul, aux abords de Montbéliard, suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3296)

[16 octobre 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Reconstruction du pont de Ponteyre, sur la Donozo, et rectification de la route départementale de la Lozère n° 6, aux abords de ce pont.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de reconstruction du pont de Ponteyre, sur la Donozo, et de rectification de la route départementale de la Lozère n° 6, de Langogne à Saugues, aux abords de cet ouvrage, suivant la direction générale figurée par une ligne rouge sur un plan qui demeurera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux ci-dessus indiqués, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3297)

[18 octobre 1869.]

Déclaration d'utilité publique. — Rectification de la route impériale n° 77 de Nevers à Sedan (Ardennes), dans la traversée des fortifications de cette dernière ville.

1° Il sera procédé à la rectification de la route impériale n° 77, de Nevers à Sedan, dans la traversée des fortifications de cette dernière ville (Ardennes), suivant la direction générale figurée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette rectification sont déclarés d'utilité publique.

2° La part de dépense (100 000 francs) à supporter par l'État sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes impériales par le budget extraordinaire du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 3298)

[22 octobre 1869.]

Chemin de fer de Senlis à Crépy.— Prise de possession de diverses parcelles de terrain non bâties.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de Senlis à Crépy, de diverses parcelles de terrain

non bâties, sises au territoire des communes de Senlis, Mont-l'Évêque, Barberie, Montépilloy, Fresnoy-le-Luat, Auger-Saint-Vincent et Ormoy-Villers (Oise), lesdites parcelles désignées sur un plan et un tableau indicatif qui resteront annexés au présent décret.

(N° 3299)

[22 octobre 1869.]

Port de Dieppe. — Affection d'un terrain domanial.

Est affectée au département des travaux publics, la parcelle de terrain domanial située sous la falaise du Pollet, au port de Dieppe (Seine-Inférieure), laquelle est désignée par une teinte rose sur un plan annexé au présent décret.

(N° 3300)

[17 novembre 1869.]

Carrière. — Arrêté de concession. — Interprétation. — Compétence. — (Communes de Félines-d'Hautpoul contre le sieur Galinier.) — *Est nul, pour violation de la règle de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire, et par suite pour excès de pouvoirs, l'arrêt qui, par interprétation d'un acte administratif, décide que, dans un arrêté de concession, le mot* carrière *s'applique non-seulement à l'ouverture par laquelle le banc a été attaqué, mais encore au banc tout entier, quelles qu'en soient les dimensions en longueur, largeur et profondeur.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Vu l'article 13, titre II de la loi des 16-24 août 1790;

Attendu que Galinier, à l'appui de sa demande contre la commune de Félines-d'Hautpoul, invoquait : 1° l'arrêté préfectoral du 1er ventôse an IX, contenant concession aux héritiers d'Hautpoul

de plusieurs carrières de marbre, parmi lesquelles figurait la carrière de marbre griotte objet du litige ; 2° une possession plus que trentenaire de cette dernière carrière ;

Attendu que l'arrêt attaqué, après avoir constaté la concession de l'an IX, ajoute que le mot *carrière* employé dans l'arrêté préfectoral s'applique, selon le langage usuel et l'usage des lieux, non-seulement à l'ouverture par laquelle le banc a été attaqué, mais encore au banc de marbre, quelles qu'en soient les dimensions en longueur, largeur et profondeur ;

Que, par une conséquence déduite du sens ainsi donné au mot *carrière* dans l'arrêté de l'an IX, l'arrêt juge que, dans l'espèce, la possession, quoique partielle de ce banc, implique la possession du banc tout entier, comme si elle s'était exercée sur chacune de ses parties ;

Qu'une pareille interprétation d'un acte administratif n'appartenait pas à l'autorité judiciaire ; qu'en s'y livrant, la cour impériale de Montpellier a commis un excès de pouvoirs qui s'étend à toutes les dispositions de son arrêt ; qu'il y a donc lieu, par ce seul motif, et sans qu'il soit besoin d'examiner les autres branches du moyen, d'annuler cet arrêt dans toutes ses parties pour excès de pouvoirs et violation tant de l'article 13, titre II de la loi des 16-24 août 1790, que de la loi du 16 fructidor an III,

Casse, etc.

(N° 3301)

[17 novembre 1869.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jurés. — Frais de transport et de nourriture. — Récusation. — (Sieur Calendre contre la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.)— *Le moyen que l'exproprié prétend tirer, contre une décision du jury, de ce que les jurés auraient reçu de l'expropriant leurs frais de transport sur les lieux, de nourriture et de séjour à l'hôtel, n'est pas recevable devant la cour de cassation, lorsque, durant tout le cours de la procédure, aucune cause de récusation n'a été proposée.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Statuant sur le moyen unique du pourvoi, tiré d'une prétendue violation de l'article 378 du Code de procédure civile, en ce que les jurés auraient reçu de la compagnie expropriante leurs frais de transport sur les lieux, leurs frais de nourriture et de dépense à l'hôtel :

Attendu qu'il n'appert du procès-verbal des opérations du jury que, durant le cours de la procédure, une cause de récusation ait été proposée par le demandeur ; que, dès lors, le moyen n'est pas recevable :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 3302)

[29 novembre 1869.]

Entrepreneurs. — Enregistrement. — Prêt. — Sous-comptoir. — Droit fixe et droit proportionnel — (Sous-comptoir des entrepreneurs.)— *L'immunité du droit proportionnel d'obligation, et son remplacement par un droit fixe, introduits par les articles* 10 *du décret du* 24 *mars* 1848 *et* 6 *du décret du* 4 *juillet* 1848 *combinés, en faveur des actes de prêts sur garanties mobilières et immobilières faits par les sous-comptoirs aux entrepreneurs-constructeurs, sont subordonnés à la condition que les fonds empruntés seront exclusivement employés aux travaux de construction. Le prêt fait par un sous-comptoir à un entrepreneur, à la fois pour payer un terrain et pour y élever des constructions, est, au moins pour la portion qui correspond au prix du terrain, passible du droit proportionnel.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Vu l'article 69, § 3, n° 3, de la loi du 22 frimaire an VII;

Attendu qu'en règle générale les obligations de sommes sont, aux termes de cette disposition, passibles du droit proportionnel de 1 franc pour cent;

Attendu que si, par exception à cette règle, l'article 6 du décret

du 4 juillet 1848, combiné avec l'article 10 du décret du 24 mars précédent, a établi un simple droit fixe de 2f.20 sur les actes de prêts sur garanties mobilières et immobilières de toute nature faits par les sous-comptoirs aux entrepreneurs-constructeurs, il résulte de ce décret, de ses motifs et des circonstances mêmes dans lesquelles il est intervenu, qu'il a eu en vue de venir en aide à l'industrie du bâtiment, et, par cela même, que l'immunité fiscale qu'il a consacrée est subordonnée à la condition que les fonds empruntés seront exclusivement employés aux travaux de construction ;

Attendu, dans l'espèce, que, par l'acte d'ouverture de crédit du 25 juillet 1863, il a été stipulé que, sur la somme de 160 000 francs, obtenue par les époux Guillemaud du sous-comptoir des entrepreneurs, il serait prélevé le prix du terrain dont les crédités s'étaient rendus adjudicataires, le surplus seulement devant servir à l'achèvement des constructions élevées sur ledit terrain ; et qu'il résulte de l'acte de réalisation du 15 juillet 1865 qu'en effet, conformément à l'emploi indiqué, le sous-comptoir a payé aux créanciers inscrits la somme de 92 134f.45, montant en principal et intérêts du prix d'adjudication ;

Attendu que le prélèvement de cette somme, destinée à l'acquisition du terrain sur lequel existaient des constructions inachevées, était en dehors des prévisions du décret de 1848 ; que, par suite, le prêt, pour cette portion au moins, était sous l'empire du droit commun, et que, par cela même, l'acte qui en constatait la réalisation donnait ouverture au droit proportionnel établi par la loi du 22 frimaire an VII sur les obligations de sommes ;

D'où il suit qu'en décidant le contraire et en ordonnant la restitution du droit qui avait été perçu sur l'acte du 15 juillet 1865, sous la seule déduction d'un simple droit fixe, et ce en exécution des décrets des 24 mars et 4 juillet 1848, le jugement attaqué à fait une fausse application des articles 6 et 10 desdits décrets, et a expressément violé l'article 69, § 3, n° 3, de la loi du 22 frimaire an VII :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 3303)

[30 novembre 1869.]

Chemins de fer.—Denrées. — Livraison. — Délai. — (Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre le sieur Galland.) — *Les articles 4 et 5 de l'arrêté ministériel du 15 avril 1859, qui prescrivent à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de mettre de jour comme de nuit, certaines natures de denrées à la disposition des destinataires dans les deux heures de leur arrivée, ne sont applicables qu'à la livraison en gare, et non aux livraisons à faire à domicile ou hors gare, lesquelles, selon les distances et autres circonstances laissées à l'appréciation du juge, peuvent exiger un temps plus ou moins long.*

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.

La Cour,

Vu les articles 4 et 5 de l'arrêté ministériel du 15 avril 1859;

Attendu qu'il est constaté par l'arrêt attaqué que les colis déposés à la gare de Montereau par Galland, les 1er, 17 et 27 octobre 1865, dans la soirée, sont arrivés en gare à Paris, le lendemain, à 4 heures du matin, et qu'il n'est pas prétendu par le défendeur au pourvoi qu'ils dussent y arriver plus tôt;

Attendu qu'après avoir également constaté, en fait, que les colis ont été camionnés et délivrés à Mesnard, facteur à la Vallée, à 8 heures, 7 heures 45 minutes et 9 heures et demie, dans la matinée, l'arrêt et le jugement combinés se fondent uniquement, pour imputer un retard à la compagnie demanderesse, sur ce qu'elle n'aurait livré la marchandise au destinataire que plus de deux heures après l'arrivée des trains, ce qui constituerait, suivant l'arrêt, une contravention à l'article 5 de l'arrêté ministériel ci-dessus visé;

Mais attendu que, s'il résulte des articles 4 et 5 dudit arrêté ministériel que les denrées de la nature de celles dont il s'agit dans la cause doivent être, de nuit comme de jour, mises à la disposition des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train, il n'en est pas ainsi des livraisons faites à domicile ou hors

gare, dont les articles ne font pas mention, et qui, en effet, selon les distances et autres circonstances laissées à l'appréciation du juge, peuvent exiger un temps plus long ;

Et attendu que, sans se livrer à cette appréciation, l'arrêt dénoncé a fait résulter le retard de la seule inobservation de l'article 5 précité, en quoi il a faussement appliqué et, par suite, violé ledit article ;

Casse, etc.

(N° 3304)

[1er décembre 1869.]

Chemin de fer de Villebois à Montalieu (Isère).

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Villebois à Montalieu, destiné à former le prolongement du chemin de fer d'intérêt local d'Ambérieu à Villebois;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département de l'Isère, conformément au titre 1er de la loi du 3 mai 1841, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 6 janvier 1868;

Vu la délibération, en date du 28 août 1868, par laquelle le conseil général de l'Isère a approuvé l'établissement dudit chemin, ainsi que le traité passé le 23 juillet 1868, pour sa construction et son exploitation, avec les sieurs Lazare Mangini et fils et le cahier des charges annexé à ce traité;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 8 mars 1869;

Vu le procès-verbal des conférences militaires et l'adhésion donnée directement à l'exécution des travaux, le 10 avril 1869, par notre ministre secrétaire d'État au département de la guerre;

Vu la lettre de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, en date du 13 octobre 1869;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt ocal;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4);

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Villebois à Montalieu.

Le département de l'Isère est autorisé à pourvoir à l'exécution de ladite ligne comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865, et conformément aux traité et cahier des charges susmentionnés.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

2. Il est alloué au département de l'Isère, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée, une subvention de 69000 francs.

Cette subvention sera versée en deux termes semestriels égaux, dont le premier sera payé le 15 janvier 1872.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en travaux, approvisionnemeuts et acquisitions de terrains triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

3. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur et notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

2° CONVENTION.

Entre M. Ollivier Reneufve, préfet de l'Isère, agissant au nom du département,

D'une part,

Et MM. Lazare Mangini et fils, concessionnaires de chemins de fer,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. M. Reneufve, au nom du département de l'Isère, concède à MM. Lazare Mangini et fils la construction et l'exploitation du chemin de fer de Villebois à Montalieu, aux conditions indiquées dans la présente convention et dans le cahier des charges ci-annexé.

2. De leur côté, MM. Lazare Mangini et fils s'engagent à construire et à exploiter ce chemin de fer à leurs frais, risques et périls, et à se conformer aux clauses et conditions de ce cahier des charges.

3. MM. Mangini et fils recevront une subvention totale de 207000 francs, tant sur les ressources provenant du département, des communes et des parti-

culiers, que sur les sommes allouées par l'État, en exécution de la loi du 12 juillet 1865.

4. Les terrains nécessaires à l'exécution du chemin et de ses dépendances seront remis à MM. Mangini. Leur valeur est comptée dans la subvention totale pour une somme de 45000 francs. Leur étendue n'excédera en aucun cas celle qui est prévue à l'avant-projet présenté, le 15 août 1867, par MM. Mangini.

5. La commune de Montalieu exécutera par voie de prestation une partie des terrassements jusqu'à concurrence d'une valeur de 5000 francs, qui est également comptée dans la subvention totale ci-dessus indiquée. Le nombre de journées nécessaire pour parfaire cette somme se calculera d'après la valeur que leur attribue le tarif de conversion arrêté par le conseil général. Le délai accordé à la commune pour exécuter ces terrassements sera d'une année et embrassera deux exercices.

6. La présente convention serait nulle de plein droit si, dans l'année à partir de la remise des plans parcellaires à M. le préfet, l'acquisition des terrains qui doivent être livrés à MM. Mangini n'avait pu se faire au prix maximum de 45000 francs, en comptant pour 15000 francs la valeur de ceux de ces terrains qui sont des propriétés communales. Ainsi qu'il est dit à l'article 20 du cahier des charges, il est entendu que cette somme de 45000 francs comprend aussi les indemnités pour dommages permanents résultant de l'établissement du chemin de fer.

7. Les subventions votées par le département, les communes et les particuliers ne seront exigibles qu'autant que le concours donné par les fonds du trésor sera d'une somme égale à la moitié de ces subventions, c'est-à-dire de 69000 francs.

8. La somme de 157000 francs, à laquelle se réduit la subvention totale, déduction faite de la valeur des terrains et des prestations, constitue une subvention fixe dont le chiffre ne pourra subir aucune modification et qui sera payée en argent. Les payements auront lieu par à-compte tous les six mois, à compter de la remise des terrains et à mesure de l'avancement des travaux. Chacun de ces payements sera au maximum de 19625 francs, sans pouvoir dépasser les deux tiers de la somme employée aux travaux. Cependant si, pour un motif quelconque admis par chacune des parties contractantes, l'exécution des travaux se trouvait reculée aux dernières années du délai fixé par l'article 2 du cahier des charges, les annuités recouvrées de la subvention qui, par suite de ce retard dans l'exécution, n'auraient pas été mandatées en faveur des concessionnaires aux époques prévues, demeureront disponibles et pourront leur être payées cumulativement selon l'importance des états de travaux produits.

9. La présente convention ne sera valable et, par conséquent, n'engagera les parties contractantes qu'en cas d'exécution du chemin d'Ambérieu à Villebois sur le territoire du département de l'Ain.

10. Elle ne sera définitive qu'après l'approbation du conseil général et le décret impérial déclaratif d'utilité publique.

Fait double à Grenoble, le 23 juillet 1868.

Le préfet, Signé Reneufve,
Signé Mangini.

3° CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. La concession à laquelle s'applique le présent cahier des charges comprend le chemin de fer de Villebois à Montalieu.

Ce chemin de fer sera le prolongement de celui d'Ambérieu à Villebois. Il prendra son origine sur le bord même de Rhône (rive droite), franchira ce fleuve par un viaduc, suivra le pied du coteau sur le versant duquel se trouvent les carrières de pierres de taille d'Amblagnieu et de Montalieu, et aboutira au point indiqué comme emplacement de la station de Montalieu-Vercieu dans l'avant-projet présenté, le 15 août 1867, par MM. Mangini.

2. Il devra être terminé à la même époque que celui d'Ambérieu à Villebois, et, au plus tard, dans un délai de six ans à partir du 30 mars 1867, date du décret déclaratif d'utilité publique du chemin de fer d'Ambérieu à Villebois. Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir de la livraison des terrains faite par le département, conformément aux articles 40 et 41.

Sont applicables à la concession du chemin de fer de Villebois à Montalieu les articles 3 à 68 du cahier des charges relatif à celui d'Ambérieu à Villebois, annexé au décret impérial en date du 30 mars 1867 (*), à l'exception des articles portant les numéros 7, 20, 34, 37, 39, 40, 41, 42, 64, 65, 67 et 68, qui sont remplacés comme suit :

Art. 7. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 75 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des pentes et rampes est fixé à 0m.015 par mètre. Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais les modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Art. 20. Conformément à la convention du 23 juillet 1868, les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés par le département de l'Isère jusqu'à concurrence de la contenance totale de 7 hectares 74 ares 16 centiares prévue à l'avant-projet présenté le 15 août 1867, par MM. Mangini.

Pour l'exécution de ces dispositions, les plans parcellaires des terrains à occuper seront dressés par les concessionnaires et remis à la préfecture de l'Isère au plus tard six mois après le décret déclaratif d'utilité publique. Les

(*) Voir 4e série, VII, 305.

frais nécessités par ce travail seront remboursés aux concessionnaires aussitôt après l'acquisition des terrains; ils le seront également lors même que l'exécution du chemin n'aurait pas lieu, soit par le fait de l'administration de l'Isère, soit par celui de l'administration de l'Ain. Le prix de ces plans est fixé à 1 000 francs, qui seront payés par l'administration.

Les indemnités pour détérioration de terrains, pour modification ou destruction d'usines résultant de l'établissement du chemin de fer, en tant que ce dommage est permanent, seront aussi supportées par le département, sous la réserve exprimée dans la convention pour la limite du prix d'acquisition des terrains.

Les indemnités pour occupation temporaire de terrains et pour dommages temporaires résultant des travaux seront, dans tous les cas, à la charge de la compagnie.

Art. 34. La durée de la concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du présent cahier des charges.

Art. 37. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 5000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 65, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Faute aussi par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute encore par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

Tous les travaux exécutés, tous les matériaux approvisionnés, toutes les parties du chemin déjà livrées à l'exploitation, avec leur matériel, appartiendront au département, qui avisera aux moyens à employer pour la continuation et l'achèvement des ouvrages et pour toutes les conditions de l'exploitation.

La compagnie sera déchue de tous droits sans aucune indemnité; la compagnie n'aura plus droit à la partie de la subvention qui n'aura pas été payée, et la partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Art. 39. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport déterminés par l'article 42 ci-dessous, et une subvention totale de 207000 francs.

Art. 40. La subvention totale de 207000 francs sera composée comme il suit;

	francs.
1° D'une subvention fixe en argent de.	157 000
2° De la valeur de 7 hectares 74 ares 16 centiares de terrains estimés à la somme fixe de.	45 000
3° De la valeur des terrassements à exécuter par voie de prestation par les habitants de Montalieu jusqu'à concurrence de.	5 000
Total égal.	207 000

Art. 41. Les terrains nécessaires au chemin de fer et à ses dépendances seront livrés à la compagnie au plus tard dans les quinze mois qui suivront la remise des plans parcellaires; dans le cas où la livraison des terrains ne serait pas effectuée dans le délai ci-dessus indiqué, la compagnie serait déliée de tous ses engagements.

Art. 42. Le tarif des droits que la compagnie concessionnaire est autorisée à percevoir sera le même que celui qui est indiqué pour le chemin d'Ambérieux à Villebois dans le susdit cahier des charges annexé au décret impérial du 30 mars 1867.

Art. 64. Le chemin de fer sera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale; les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux, les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse du trésorier payeur général une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé, sans que la somme totale puisse être inférieure à 200 francs.

Si la compagnie ne verse pas cette somme aux époques fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire; le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 65. Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie concessionnaire devra justifier d'un versement à la recette générale du département de l'Isère d'une somme de 5000 francs, soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, soit en bons du trésor, avec transfert au préfet du département de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie dans les mêmes termes et aux mêmes conditions que le payement de la subvention fixe.

Art. 67. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de l'Isère, sauf recours au conseil d'État.

Art. 68. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Le préfet de l'Isère,

Signé MANCINI. Signé RENEUFVE.

(N° 3305)

[18 décembre 1869]

Chemin de fer de Bressuire à Poitiers.

1° DÉCRET.

Napoléon, etc.,

Vu la loi du 18 juillet 1868, relative à l'exécution de plusieurs chemins de fer, et notamment de celui de Bressuire à Poitiers;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4);

Vu la loi du 15 juillet 1845, titre VII (*Dispositions générales*);

Art. 1er. Il sera procédé, par notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, à l'adjudication, par voie de publicité et de concurrence, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret, de la concession du chemin de fer de Bressuire à Poitiers.

2. Le maximum de la subvention à fournir par l'État est fixé à 5 millions de francs; le rabais de l'adjudication portera sur ce maximum.

3. La subvention sera versée en seize payements semestriels égaux, dont le premier aura lieu le 15 janvier 1872.

La compagnie devra justifier, avant le payement de chaque terme, de l'emploi en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place d'une somme triple du montant de ce terme.

Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de la ligne entière concédée à la compagnie.

Le gouvernement aura la faculté, à la date du 15 janvier 1872 et avant le payement du premier terme, de convertir la subvention susmentionnée en quatre-vingt-dix annuités représentant l'intérêt et l'amortissement de ladite subvention calculés au taux de 4 1/2 p. 100, et payables en deux termes égaux, les 15 janvier et 15 juillet de chaque année, le premier de ces termes échéant le 15 janvier 1872.

Toutefois, si au 15 janvier 1876 ou à une époque antérieure, le gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la

subvention restant due à la compagnie concessionnaire sera soldée en termes égaux, payables les 15 janvier et 15 juillet de chaque année, et dont le dernier écherra le 15 juillet 1879.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la compagnie aurait eu droit en vertu du premier paragraphe du présent article, et en tenant compte des intérêts à 4 1/2 p. 100, à partir de l'échéance de chaque terme.

4. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics déterminera par un arrêté les conditions à remplir pour être admis à concourir à l'adjudication, ainsi que les formes et conditions de ladite adjudication.

5. L'adjudication ne deviendra valable et définitive qu'après avoir été homologuée par un décret de l'Empereur et lorsque les clauses financières en auront été approuvées par une loi.

6. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

2° CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art 1er. La ligne de Bressuire à Poitiers partira d'un point à déterminer à ou près Bressuire, passera à ou près Parthenay et aboutira, sur le chemin de fer de Paris à Bordeaux, en un point à déterminer entre les stations de Chasseneuil et de Poitiers.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et terminés dans un délai de six ans, à partir de la date du décret qui approuvera la concession.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer

aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de 1 dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de 1 cinq-millième pour les longueurs et de 1 millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison ; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement pour deux voies ; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir aucune autre destination.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1^{m}.44 à 1^{m}.45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0^{m}.50 de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 350 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m.0125 par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera:

1° D'un plan à l'échelle de 1 cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. A moins d'obstacles locaux dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui sont formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de 4m.30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à $0^m.80$.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de $4^m.50$ au moins.

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à $4^m.80$ au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de $4^m.50$.

13. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45°.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières ; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder $0^m.03$ par mètre pour les routes impériales ou départementales et $0^m.05$ pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et $4^m,50$ sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à $0^m.80$.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à $4^{m}.80$. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes, dans le cas où ils seraient posés sur longuerines.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics,

soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

26. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

27. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance ; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché général pour l'ensemble du chemin de fer soit à forfait, soit sur série de prix, est dans tous les cas formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y perce-

voir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais et contradictoirement avec l'administration un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

31. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux ;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du pré-

sent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir à partir du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 ci-dessus.

36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

37. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délais fixés par l'article 2, elle sera déchue de plein droit sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 250000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il

sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

39. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

40. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer t toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force ajeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE. *Grande vitesse.*	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux
	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies, fermées à glaces et munies de rideaux (1re classe) . . .	0.067	0.033	0.10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux et à banquettes rembourrées (2e classe).	0.050	0.025	0.075
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres, munies, soit de rideaux, soit de persiennes, et à banquettes à dossier (3e classe).	0.037	0.018	0.055
Enfants. . . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f.30.)	0.010	0.005	0.015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs.	0.025	0.015	0.04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0.01	0.01	0.02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0.20	0.16	0.36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes.	0.09	0.07	0.16
2e classe. — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit *de corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitume, cotons, laines, vins, vinaigre, boissons, bières, levûre sèche, coke, fers, cuivres, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées.	0.08	0.06	0.14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que les minerais de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises. . . .	0.06	0.04	0.10

SUITE DU TARIF.		PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
4ᵉ classe. — Houille, marne, cendres, fumiers, engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables.	Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.	fr. 0.05	fr. 0.03	fr. 0.08
	Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs.	0.03	0.02	0.05
	Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0.025	0.015	0.04
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.				
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.				
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.		0.09	0.06	0.15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.		0.12	0.08	0.20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).		1.80	1.20	3.00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).		2.25	1.50	3.75
Tender de 7 à 10 tonnes.		0.90	0.60	1.50
Tender de plus de 10 tonnes.		1.35	0.90	2.25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.				
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.				
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.		0.15	0.10	0.25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .		0.18	0.14	0.32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2ᵉ classe.				
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.		0.12	0.08	0.20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.		0.08	0.06	0.14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.				
Grande vitesse.				
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.		0.36	0.28	0.64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.		0.18	0.12	0.30
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express, dans une voiture spéciale, sera soumis au tarif de (impôt non compris). .		0.60	0.40	1.00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f.40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Paris à 20 francs et au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f.07 par tonne et par kilomètre.

43. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la com-

pagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

46. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3000 à 5000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

48. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un

délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

49. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposi-

tion de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

52. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de 5000 habitants, soit un centre de population de 5000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

53. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

55. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

56. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder 0f.75 par kilomètre parcouru pour la première voiture, et 0f.25 pour chaque voiture en sus de la première.

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toute classe pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard dans la marche de son service une vitesse supérieure.

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voitures de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôts des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres quarrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils

nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

57. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voiture de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de 0f.20 par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

58. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la

ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraien nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des ligne télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

59. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

60. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

61. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet

de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le gouvernement.

62. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie

desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus de 1 kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans les cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 0f.12 par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, 0f.04 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3500 kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par l'administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

63. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

64. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

65. Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

66. Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

67. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du trésor public une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 fr. par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée en exécution de l'article 58 ci dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

68. Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il n'a préalablement déposé au trésor public une somme de 250 000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons

du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

69. La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

70. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

71. Le présent cahier des charges et le procès-verbal d'adjudication à intervenir ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

(N° 3306)

[12 janvier 1870.]

Fonds de concours. — Report à l'exercice 1870 d'une portion des crédits ouverts, sur l'exercice 1868, à titre de fonds de concours versés au trésor pour les travaux de défense des villes contre les inondations.

Napoléon, etc.,

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits du budget dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, cedit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des « particuliers, pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution de « travaux publics, seront portés en recette aux produits divers du « budget. Un crédit de pareille somme sera ouvert par ordonnance « royale au ministère des travaux publics, additionnellement à « ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les mêmes

« travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été employée « pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, avec la « même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en « vertu d'ordonnances royales qui prononceront l'annulation des « sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré; »

Vu nos décrets des 11 octobre et 1er décembre 1868, 16 juillet 1869, qui, à la suite de versements effectués au trésor à titre de fonds de concours, ont ouvert sur le chapitre XVII *bis* du budget extraordinaire (*Travaux de défense des villes contre les inondations*) de l'exercice 1868, au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, des crédits s'élevant ensemble à 270772f.33, savoir :

	francs.
Décret du 11 octobre 1868	167 816.33
Decret du 1er décembre 1868	98 670 55
Décret du 16 juillet 1869	4 285.45
Somme pareille	270 772.33

Vu les documents administratifs desquels il résulte que les crédits dont il s'agit n'ont pas été employés, et que le report à l'exercice 1869 peut être effectué en exécution des dispositions précitées ;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (article 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 27 décembre 1869;

Art. 1er. Est reportée au chapitre XIV *bis* (*Travaux de défense des villes contre les inondations*) du budget extraordinaire du ministère des travaux publics, exercice 1870, une somme de 270773f.33.

Pareille somme de 270772f.33 est annulée au chapitre correspondant inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 1868.

2. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article 1er du présent décret au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

4. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3307)

[31 janvier 1870.]

Fonds de concours. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1869, *à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.*

Napoléon, etc.,

Vu la loi du 2 août 1868, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1869;

Vu notre décret du 12 septembre suivant, contenant répartition des crédits du budget dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu l'état ci-annexé des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1869;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (article 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 20 janvier 1870;

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1869 (*Budget extraordinaire*), un crédit de 5 164 036f.21.

Cette somme de 5 164 036f.21 est répartie de la manière suivante entre les chapitres du budget extraordinaire ci-après désignés, savoir :

		francs.
Chap. III.	Lacunes des routes impériales.	3 695.00
Chap. VIII.	Amélioration de rivières.	6 000.00
Chap. XII,	Travaux d'amélioration agricole.	2 546.50
Chap. XIV *bis*.	Travaux de défense des villes contre les inondations	94 935.40
Chap. XVI.	Établissement de chemins de fer exécutés par l'État.	5 056 859.31
	Total comme ci-dessus.	5 164 036.21

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Nos ministres secrétaires d'État au département des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1869.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES auxquelles les fonds sont destinés.	MONTANT des versements.
	Budget extraordinaire.	
	CHAPITRE III.	
	LACUNES DES ROUTES IMPÉRIALES.	
Alpes (Basses-).	Élargissement de la route impériale n° 100, de Montpellier à Coni, dans la traverse du bourg de Jausiers.	francs. 2 350.00
Côte-d'Or.	Construction de la route impériale n° 77 *bis*, de Nevers à Dijon, entre Saulieu et le moulin *Genot*	345.00
Savoie (Haute-)	Construction de la route impériale n° 202, entre Cluses et le col de Châtillon.	1 000.00
	Total du chapitre III.	3 695.00
	CHAPITRE VIII.	
	AMÉLIORATION DE RIVIÈRES.	
Meurthe.	Construction d'un pont sur la Moselle, à Millery.	5 000.00
Seine.	Travaux complémentaires du barrage de Suresnes.	1 000.00
	Total du chapitre VIII.	6 000.00
	CHAPITRE XII.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION AGRICOLE.	
Ain.	Construction de puits publics.	1 846.50
Corse.	Construction d'une fontaine publique.	700.00
	Total du chapitre XII.	2 546.50
	CHAPITRE XIV *bis*.	
	TRAVAUX DE DÉFENSE DES VILLES CONTRE LES INONDATIONS.	
Indre-et-Loire.	Travaux de défense du hameau du Haut-Chantier	2 000.00
	Travaux de défense d'Amboise.	3 450.40
	Idem.	15 000.00
Maine-et-Loire.	Travaux de défense de Saumur.	44 485.00
	Travaux de défense d'Angers.	30 000.00
	Total du chapitre XIV *bis*.	94 935.40
	CHAPITRE XVI.	
	ÉTABLISSEMENT DE CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.	
Pyrénées-Orientales.	Construction du chemin de fer de Perpignan à Port-Vendres et à la frontière d'Espagne.	5 056 859.31

(N° 3308)

[5 février 1870.]

Pont à péage de Nantes. — Prorogation de la durée de perception.

Le tarif établi par l'ordonnance royale du 26 juin 1837 pour le péage du pont situé à Nantes, entre le port Maillard et la prairie de la Madeleine, avec faculté d'étendre sa durée à quarante ans, et qui ne devait être perçu que pendant vingt-huit ans et cinq mois d'après les conventions intervenues, est prorogé pour six nouvelles années, à partir du 1er août 1870.

(N° 3309)

[10 février 1870.]

Dommages. — Occupation temporaire de terrains. — Expertise annulée. — Intérêts. — (Sieurs de Bessay et de Fonremis). — *Une première expertise ayant été annulée par un arrêté qui n'a été l'objet d'aucun recours, le conseil de préfecture a pu, à juste titre, l'écarter de l'instruction.— Les intérêts ne sont dus qu'à partir du jour de la demande, encore bien que la demande en rélame l'allocation à partir d'une date plus reculée.*

Napoléon, etc.,

Vu le recours formé par notre ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 22 août 1867, par lequel le conseil de préfecture du département de la Vendée a alloué aux sieurs de Bessay et de Fonremis une indemnité de 1 495f.93 pour occupation temporaire de terrains, par suite des travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal de Pomère;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a puisé les éléments de sa décision exclusivement dans la seconde expertise, bien qu'il ait été procédé à une première expertise le 7 mai 1866;

que si cette expertise avait été annulée par un arrêté du conseil de préfecture du 22 août 1866, elle n'en constituait pas moins un élément important de l'instruction ;

Attendu, au fond, que l'indemnité fixée par le conseil de préfecture est exagérée ; que c'est à tort qu'il a alloué une indemnité pour dépréciation de terrain ; qu'en effet, après le régalage et la remise en valeur des terrains occupés, et le rétablissement des fossés, la propriété des réclamants aura la même valeur qu'avant l'occupation ; que c'est à tort également qu'il a alloué une indemnité pour privation de produit et suppression de clôture pendant trois ans ; qu'en effet les travaux étant terminés depuis 1863, le préjudice, que les sieurs de Bessay et de Fonremis ont pu subir depuis cette époque, ne peut être imputé qu'à eux-mêmes ; qu'enfin l'indemnité à allouer, pour rétablissement de clôture, doit être fixée, conformément à l'avis du tiers-expert, à la somme de 472f.50 au lieu de 585 francs, alloués par le conseil de préfecture ;

En ce qui touche les intérêts : attendu qu'ils ont été demandés pour la première fois le 22 août 1867, et que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture les a alloués à partir du 3 avril 1865 ;

Dire que l'indemnité à allouer aux sieurs de Bessay et de Fonremis sera réglée, conformément aux conclusions du rapport du tiers-expert, à la somme de 577f.50 et que les intérêts légaux de la somme ainsi fixée ne courront qu'à partir du 22 août 1867 ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu la réclamation des sieurs de Bessay et de Fonremis devant le conseil de préfecture ;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs de Bessay et de Fonremis, et tendant à ce qu'il nous plaise : déclarer non recevable le pourvoi de notre ministre des travaux publics, attendu qu'il a été formé plus de trois mois après la notification faite aux concluants de l'arrêté du conseil de préfecture ;

Subsidiairement, le déclarer mal fondé, attendu que, l'expertise en date du 7 mai 1866 ayant été annulée par arrêté du conseil de préfecture du 22 août suivant, c'est avec raison que le conseil ne s'y est pas arrêté pour fixer l'indemnité ; attendu, au fond, que l'indemnité fixée par le conseil de préfecture d'après l'ensemble des documents et des faits qui étaient à sa connaissance n'est que la juste réparation des dommages causés aux concluants ;

En ce qui touche les intérêts : attendu que s'ils n'ont été demandés que par des conclusions prises le 22 août 1867, ces conclusions tendaient à l'allocation des intérêts à partir du 3 avril 1865 ;

Que, dès lors, le conseil de préfecture a pu les faire courir à partir de cette date sans excéder ses pouvoirs ;

Vu l'arrêté en date du 29 décembre 1865, par lequel le conseil de préfecture a ordonné qu'il serait procédé à une expertise ; ensemble l'arrêté en date du 22 août 1866, annulant l'expertise à laquelle il a été procédé le 7 mai 1866 et ordonnant qu'il soit procédé à une nouvelle expertise ;

Vu le rapport des experts, en date du 25 octobre 1866 ;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef tiers expert, en date du 12 avril 1867 ; ensemble le plan annexé audit rapport ;

Vu les conclusions prises, le 22 août 1867, par les sieurs de Bessay et de Fonremis devant le conseil de préfecture, et tendant à ce que l'indemnité fixée par leur expert leur soit allouée avec les intérêts, à partir du 3 avril 1865 ;

Vu la lettre en date du 4 août 1867 par laquelle le préfet du département de la Vendée invite le maire de la commune de Bessay à notifier aux sieurs de Bessay et de Fonremis l'arrêté rendu le 22 août par le conseil de préfecture ;

Vu les procès-verbaux dressés par le maire de la commune de Bessay, en date du 7 septembre 1867 ; lesdits procès-verbaux signés par le sieur de Bessay qui a déclaré avoir reçu ledit jour, tant en son nom personnel que comme mandataire du sieur de Fonremis, notification de l'arrêté du conseil de préfecture en date du 22 août 1867 ;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu le décret du 22 juillet 1806, la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807 ;

Sur la fin de non-recevoir opposée au pourvoi :

Considérant qu'il résulte des procès-verbaux ci-dessus visés dressés par le maire de Bessay, que l'arrêté du conseil de préfecture en date du 22 août 1867 a été notifié aux sieurs de Bessay et de Fonremis le 7 septembre suivant ;

Que les sieurs de Bessay et de Fonremis ne justifient pas qu'une notification régulière leur ait été faite avant cette époque ; que, dès lors, ils ne sont pas fondés à soutenir que le pourvoi formé par notre ministre des travaux publics, à la date du 4 décembre suivant, n'a pas été régulièrement formé ;

Sur les conclusions de notre ministre à fin d'annulation de l'arrêté attaqué par le motif que le conseil de préfecture n'a pas tenu compte de l'expertise du 7 mai 1866, comme d'un élément de l'instruction :

Considérant que l'expertise à laquelle il a été procédé le 7 mai

1866 a été annulée par arrêté du conseil de préfecture en date du 22 août suivant, qui n'a été l'objet d'aucun recours; que, dès lors, le conseil de préfecture a pu à juste titre écarter cette expertise de l'instruction;

Sur les conclusions tendant à ce que l'indemnité allouée aux sieurs de Bessay et de Fonremis soit réduite à la somme de 577f.50, conformément aux conclusions du rapport du tiers expert et à ce que les intérêts de cette somme ne courent au profit des réclamants qu'à compter du 22 août 1867:

En ce qui touche la dépréciation et la mise en culture des terrains occupés :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dépôts effectués sur les terrains des sieurs de Bessay et de Fonremis ont eu pour conséquence une dépréciation de ces immeubles; mais qu'en évaluant cette dépréciation aux deux cinquièmes de la valeur des terrains occupés, il sera suffisamment tenu compte des frais de régalage et de mise en valeur de ces terrains;

En ce qui touche le rétablissement du fossé de clôture :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'indemnité due de ce chef au sieur de Bessay a été justement fixée à 97f.50 par le conseil de préfecture, mais que l'indemnité de 487f.50, allouée au sieur de Fonremis doit être réduite à 400 francs;

En ce qui touche les autres chefs de la demande :

Considérant que notre ministre n'établit pas que les indemnités allouées aux réclamants, sur les autres chefs de leur demande, soient exagérées;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du code Napoléon, les intérêts ne sont dus que du jour de la demande; qu'il n'y a pas lieu, dans l'espèce, de les accorder à titre de complément d'indemnité, à une date plus reculée;

Considérant que les sieurs de Bessay et de Fonremis les ont demandés pour la première fois devant le conseil de préfecture, le 22 août 1867; que, dès lors, c'est seulement à partir de cette époque qu'ils doivent leur être alloués;

Art. 1er. L'indemnité due par l'État au sieur de Bessay est fixée à la somme de 275f.88; l'indemnité due au sieur de Fonremis à celle de 1 016f.60.

2. Les intérêts de ces sommes courront, au profit des sieurs de Bessay et de Fonremis à compter du 22 août 1867.

3. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département

de la Vendée, en date du 22 août 1867, est réformé en ce qu'il a de contraire au présent décret.

4. L'État payera la moitié des dépens faits devant nous par les sieurs de Bessay et de Fonremis.

5. Le surplus des conclusions de notre ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 3310)

[11 février 1870.]

Entrepreneurs. — Réclamation. — Gêne apportée au dragage. — (Sieur Chalut.) — *Un entrepreneur de dragages, étant obligé par son cahier des charges d'effectuer les travaux dont il est adjudicataire sans apporter d'entraves à la navigation, n'est pas fondé à prétendre que l'établissement d'un service régulier de bateaux à vapeur dans les biefs à draguer l'autorise à réclamer la résiliation de son marché aux termes de l'article* 39 *du cahier des clauses et conditions générales.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Chalut et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de la Seine, en date du 1er décembre 1868, dans la disposition par laquelle il a rejeté sa demande en résiliation du marché qu'il avait passé avec l'administration le 23 novembre 1864, pour l'exécution des travaux de dragage de la Seine à effectuer dans la traversée de Paris du 1er janvier 1865 au 31 décembre 1870;

Ce faisant, attendu que l'établissement du service des bateaux omnibus en 1867 a rendu les opérations de dragage et de batellerie notablement plus difficiles et plus onéreuses, et qu'ainsi les conditions dans lesquelles le marché doit être exécuté ont été gravement modifiées;

Décider, par application de l'article 39 des clauses et conditions générales imposées aux entreprenenrs de l'administration des ponts et chaussés, que le marché sera considéré comme résilié à partir du 6 mai 1868;

Très-subsidiairement, ordonner qu'il sera procédé à une exper-

tise pour apprécier l'importance du dommage résultant de l'établissement des bateaux omnibus; condamner l'État aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations présentées par notre ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, et tendant à ce qu'il plaise : attendu que le développement de la navigation de la Seine est un fait normal, rentrant dans les prévisions du marché, et ne peut, dès lors, donner lieu à une demande en résiliation; que d'ailleurs l'établissement des bateaux omnibus n'a pas eu pour résultat de modifier sensiblement les conditions d'exécution des travaux; rejeter le recours du sieur Chalut;

Vu les avis des ingénieurs;

Vu le procès-verbal d'adjudication, en date du 23 novembre 1864;

Vu le mémoire en réplique, par lequel le sieur Chalut persiste dans ses précédentes conclusions;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées, notamment l'article 39, § 1, ainsi conçu : « Si, pendant le cours de l'entreprise, les prix subis« saient une augmentation notable, le marché pourra être résilié « sur la demande qui en sera faite par l'entrepreneur; »

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que l'instruction permet de statuer immédiatement;

Au fond :

Considérant que le sieur Chalut était tenu, d'après son cahier des charges et par la nature même de son entreprise, d'effectuer les travaux dont il était adjudicataire sans apporter d'entraves à la navigation;

Qu'ainsi, même en admettant que l'établissement des bateaux omnibus ait eu pour résultat de rendre les opérations de dragage plus difficiles, le sieur Chalut n'est pas fondé à soutenir que ce fait rentre parmi ceux qui, d'après l'article 39, § 1, du cahier des clauses et conditions générales des entrepreneurs des ponts et chaussées ci-dessus visé, l'autoriseraient à réclamer la résiliation de son marché;

Art. 1er. La requête du sieur Chalut est rejetée.

(N° 3311)

[12 février 1870.]

Conflit d'attributions. — Partage des eaux. — Usine et irrigations. Interprétation d'un acte de vente nationale et de titres privés. — Compétence. — (Sieur Deville contre les sieurs Allier et consorts.) — *Lorsqu'un usinier prétend avoir certains droits à l'usage des eaux d'un ruisseau, tant aux termes d'un acte de vente nationale qu'en vertu de titres privés ou de prescriptions, le préfet n'est fondé à revendiquer pour l'autorité administrative que l'interprétation de l'acte de vente, mais l'arrêté de conflit doit être annulé dans le surplus de ses dispositions.*

Napoléon, etc.,

Vu l'arrêté en date du 14 octobre 1869, par lequel le préfet du département de Vaucluse a élevé le conflit d'attributions, dans une instance pendante devant le tribunal civil d'Avignon, entre le sieur Deville (Charles), usinier, demeurant à Avignon, d'une part, et d'autre part le sieur Allier et autres propriétaires intéressés à l'arrosage des terrains compris dans les sections FF et HH de la commune d'Avignon, et le syndicat de l'association desdits propriétaires;

Vu l'exploit en date des 13 et 14 juillet 1868, par lequel le sieur Deville a assigné devant le tribunal d'Avignon le sieur Allier (Auguste) et quatre-vingt-six propriétaires y dénommés, pour, attendu que ceux-ci ont, au moyen d'une prise d'eau pratiquée dans le canal qui longe la route impériale n° 100, détourné, pour les employer à l'irrigation de leurs propriétés, les eaux dudit canal qui servent à son usine, et dont une partie a été achetée par lui en vertu de contrats privés, justifier de leurs droits à l'usage desdites eaux; en cas de refus ou à défaut de titres, voir dire qu'ils sont sans droit à l'usage desdites eaux; se voir faire défense de les prendre à l'avenir et s'entendre condamner au payement de dommages-intérêts à raison du préjudice causé au requérant, et dans le cas où ils justifieraient d'un droit à l'irrigation, voir dire qu'il sera procédé entre eux et ledit requérant au règlement de l'usage des eaux dont il s'agit, en tenant compte des droits acquis par le

requérant ou ses auteurs, des traités particuliers au moyen desquels il a augmenté considérablement le volume desdites eaux, et des règles ordinaires du droit;

Vu six autres exploits par lesquels le sieur Deville a assigné le sieur Estrayer et autres propriétaires dénommés auxdits exploits aux mêmes fins que celles ci-dessus indiquées;

Vu la requête signifiée au 13 mars 1869, par laquelle le directeur et les membres du syndicat d'irrigation du territoire d'Avignon demandent à intervenir dans l'instance, et à prendre le fait et cause des propriétaires assignés, lesquels seront mis hors d'instance;

Vu les conclusions du syndicat tendant à ce que le tribunal reçoive leur intervention et se déclare incompétent;

Vu les conclusions prises au nom des sieurs Pierre de Luxembourg et consorts, par lesquelles ils déclarent ne pas s'opposer à l'intervention du syndicat, et, sous le bénéfice de cette déclaration, demandent à être mis hors de cause et subsidiairement concluent à ce que le tribunal se déclare incompétent;

Vu les conclusions prises par lesquelles les sieurs Guillabert et la dame Calamelle, veuve Marlate, déclarent ne pas s'opposer au règlement des eaux dont s'agit et demandent à être mis hors de cause;

Vu le mémoire à fin de déclinatoire présenté par le préfet, le 3 août 1869, et tendant à ce que le tribunal se déclare incompétent, attendu, d'une part, que c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de déterminer le sens et la portée de la concession qui aurait été faite aux auteurs du sieur Deville par l'administration départementale de Vaucluse, à la date des 21 et 23 frimaire an II, et que de cette interprétation dépend la solution du litige; attendu, d'autre part, qu'alors même que le sieur Deville exciperait de titres privés, l'administration serait seule compétente pour régler le mode de jouissance de ces eaux qui s'effectue par un fossé de la route impériale, lequel fait partie, comme la route elle-même, du domaine public;

Vu les conclusions du sieur Deville, tendant à ce que l'intervention du syndicat soit déclarée non recevable, et au rejet tant du déclinatoire du préfet que du moyen d'incompétence proposé par le syndicat, soit par les propriétaires arrosants;

Vu les conclusions du ministère public tendant au rejet du déclinatoire;

Vu le jugement à la date du 23 août 1869, par lequel le tribunal admet l'intervention du syndicat, maintient tous les défendeurs en

cause, rejette tant le déclinatoire du préfet que l'exception d'incompétence proposée par le syndicat et par les propriétaires faisant cause commune avec lui, et se déclare compétent sur le litige;

Vu le jugement à la date du 3 novembre 1869, par lequel le tribunal, après avoir reçu communication de l'arrêté de conflit, en la chambre du conseil, ordonne, sur la réquisition du ministère public, qu'il sera sursis à toute procédure judiciaire;

Vu l'extrait du registre tenu au parquet du tribunal en exécution de l'ordonnance du 1er juin 1828, duquel il résulte que le jugement du tribunal sur le déclinatoire a été envoyé au préfet le 30 septembre 1869 ; que l'arrêté de conflit a été déposé au greffe du tribunal et le récépissé du dépôt délivré les 15-16 octobre suivant, et que les avoués des parties ont été invités à en prendre connaissance;

Vu les observations présentées sur le conflit au nom du syndicat;

Vu la lettre, à la date du 18 novembre 1869, par laquelle le procureur impérial près le tribunal d'Avignon transmet à notre garde des sceaux, avec des observations, l'arrêté de conflit ci-dessus visé et les pièces à l'appui;

Vu la lettre de notre garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, de laquelle il résulte que lesdites pièces sont parvenues à la chancellerie le 20 novembre 1869;

Vu les observations présentées sur le conflit, au nom du sieur Deville;

Vu la lettre de notre garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, en date du 26 janvier 1870; ensemble la lettre du procureur impérial près le tribunal d'Avignon, en date du 23 janvier précédent, de laquelle il résulte que l'arrêté de conflit lui a été adressé par le préfet par une lettre à la date du 14 octobre 1869;

Vu l'arrêté de l'administration départementale de Vaucluse, à la date du 23 frimaire an II; ensemble le rapport de l'ingénieur du département et l'avis de l'administration du district d'Avignon;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville d'Avignon, à la date du 8 mars 1867;

Vu les contrats passés entre l'administration des hospices d'Avignon et les auteurs du sieur Deville, à la date des 27 messidor an V, 2 mars 1818 et 16 novembre 1832 ;

Vu le traité intervenu, le 25 juin 1827, entre le sieur de Crillon, duc de Mahon, et le sieur Deville (Antoine);

Vu l'ordonnance royale du 19 janvier 1841, portant organisation d'un syndicat chargé d'assurer le service des irrigations communes entre les clos de Camp-Rambeau, Saint-Véran, Sardin-Neuf et Bonne-Aventure sur le territoire d'Avignon;

Vu l'arrêté du préfet du département de Vaucluse, à la date du 15 juin 1852, portant règlement de l'usine du sieur Deville;

Vu la loi des 22 décembre 1789, 8 janvier 1790, l'instruction législative des 12-20 août 1790, les lois des 16-24 août 1790 et du 16 fructidor an III, et la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 645 du code Napoléon;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831, et notre décret du 25 janvier 1852;

En ce qui touche la régularité du conflit :

Considérant que, aux termes de l'article 12 de l'ordonnance du 1er juin 1827, l'arrêté de conflit, lorsqu'il a été déposé au greffe, doit être immédiatement remis au procureur impérial, qui le communique au tribunal;

Considérant que l'arrêté de conflit ci-dessus visé, ayant été adressé directement par le préfet au procureur impérial près le tribunal d'Avignon, et étant parvenu au parquet, ainsi qu'il résulte des pièces au dossier, le 15 octobre 1869, c'est-à-dire dans la quinzaine utile, le préfet peut être considéré comme ayant satisfait aux dispositions de l'ordonnance du 1er juin 1828;

Sur la compétence :

Considérant que la demande du sieur Deville a pour objet : 1° de faire décider que les défendeurs n'ont pas le droit d'user pour l'irrigation de leur propriété des eaux qui ont leur écoulement par le fossé longeant la route impériale n° 100; 2° et, dans le cas où ceux-ci justifieraient de leur droit à l'irrigation, de faire procéder au partage de la jouissance des eaux entre eux et le requérant;

Considérant que le sieur Deville se prétend concessionnaire des eaux du fossé dont il s'agit, en vertu d'un acte de vente nationale qui lui a été consenti par l'administration départementale de Vaucluse, le 23 frimaire an II;

Qu'il est soutenu par le préfet et par le syndicat des propriétaires arrosants, qu'il n'a été fait au sieur Deville qu'une concession temporaire et limitée;

Que c'est à l'autorité administrative qu'il appartient, en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, de déterminer le caractère et l'étendue de la concession qui a été faite au sieur Deville, par l'acte de vente nationale du 23 frimaire an II;

Que la solution de cette question est préjudicielle au jugement de la demande et qu'il y a lieu, dès lors, d'en revendiquer la connaissance pour l'autorité administrative;

Mais considérant que le sieur Deville prétend en outre avoir acquis par des contrats privés une partie des eaux qui sont déversées dans le fossé de la route par un canal établi pour l'assèchement des fonds supérieurs;

Que, de son côté, le syndicat oppose à la demande du sieur Deville l'existence plus que trentenaire des ouvrages qui constituent sa prise d'eau;

Considérant qu'aucune difficulté ne s'élève devant le tribunal relativement à l'introduction des eaux du canal dans le fossé de la route, et aux mesures qui pourraient être nécessaires pour la conservation de la route et de ses ouvrages;

Qu'il s'agit uniquement d'apprécier les droits que l'usinier ou les arrosants prétendent avoir acquis à l'usage desdites eaux, par titre ou par prescription;

Que ces questions sont de la compétence de l'autorité judiciaire;

Que de ce qui précède il résulte que le préfet n'était fondé à revendiquer pour l'autorité administrative que l'interprétation de l'arrêté de l'administration départementale de Vaucluse, en date du 23 frimaire an II, et que l'arrêté de conflit doit être annulé dans le surplus de ses dispositions;

Art. 1er. L'arrêté de conflit ci-dessus visé est confirmé, en tant qu'il revendique pour l'autorité administrative le droit de déterminer le sens et la portée de l'arrêté de l'administration départementale de Vaucluse du 23 frimaire an II.

Il est annulé dans le surplus de ses dispositions.

2. Seront considérés comme non avenus, en ce qu'ils ont de contraire aux dispositions qui précèdent, les exploits introductifs d'instance ci-dessus visés, les conclusions prises par les parties et le jugement du tribunal civil de l'arrondissement d'Avignon, en date du 23 août 1869.

(N° 3312)

[16 février 1870.]

Dommages. — Dépréciation future. — Indemnité éventuelle. — Restitution. — (Compagnie des chemins de fer de l'Ouest contre le sieur Saunier.) — *Le conseil de préfecture ne peut allouer d'indemnités éventuelles, en prévision de dommages futurs; mais il doit attendre que les dommages se soient produits et qu'une expertise en ait déterminé l'importance. — Restitution de l'indemnité indûment perçue par le propriétaire de l'immeuble.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête sommaire présentée pour la compagnie des chemins de fer de l'Ouest et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de l'Eure, en date du 12 juin 1868, dans la disposition par laquelle ledit arrêté a décidé que, faute de prendre, dans le délai de deux mois, les mesures nécessaires pour faire cesser le dommage périodique résultant de l'état défectueux et permanent de la mare d'eau de la gare de Vernon, une somme de 2 000 francs serait acquise au sieur Saunier, à titre de contrainte, laquelle somme serait mise à la charge de la compagnie par le seul fait de l'invasion nouvelle des eaux ;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture, en décidant que, sous une certaine contrainte, la compagnie devrait prendre les mesures nécessaires pour mettre le sieur Saunier à l'abri des inondations, a, par cela même, prescrit l'exécution des travaux;

Dire que le conseil de préfecture a excédé ses pouvoirs et condamner le sieur Saunier aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire en défense contenant recours incident, présenté pour le sieur Saunier et tendant à ce qu'il nous plaise : — attendu qu'il n'a pas été procédé à une tierce expertise, malgré le désaccord qui existait entre les experts sur les travaux à exécuter; qu'en tous cas, l'indemnité de 1 050 francs est insuffisante, et que le conseil de préfecture aurait dû, d'ailleurs, accorder au sieur Saunier une indemnité définitive égale à la dépréciation subie par son im-

meuble; — annuler l'arrêté du conseil de préfecture, tant pour vice de forme que pour appréciation inexacte de l'indemnité, et renvoyer les parties devant les premiers juges, pour y être procédé au règlement d'une indemnité définitive;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donné du pourvoi, et tendant au rejet, tant du pourvoi de la compagnie que du recours incident du sieur Saunier;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, par lequel la compagnie déclare persister dans ses précédentes conclusions, et demande en outre, qu'il plaise au conseil rejeter le recours incident du sieur Saunier et le condamner à restituer la somme de 2000 francs par lui touchée, avec les intérêts à partir du jour où elle lui a été payée ;

Vu le procès-verbal de l'expertise contradictoire à laquelle il a été procédé les 19 août et 25 octobre 1867, les 27 janvier et 5 février 1868;

Vu la dépêche de notre ministre des travaux publics, adressée au préfet du département de l'Eure, ladite dépêche en date du 14 juillet 1869, et de laquelle il résulte que, par décision en date du même jour, il a approuvé un ensemble de travaux destinés à assurer l'écoulement des eaux de la gare de Vernon;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4 et la loi du 16 septembre 1807;

Sur les conclusions du sieur Saunier, tendant à faire annuler l'arrêté du conseil de préfecture, par le motif que, malgré le désaccord qui existait entre les experts, il n'a pas été procédé à une tierce expertise;

Considérant que les experts ont été d'accord pour fixer à 1050 francs le montant de l'indemnité due au sieur Saunier jusqu'au jour de l'expertise;

Que, dès lors, le sieur Saunier n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort qu'il n'a pas été procédé à une tierce expertise;

Sur les conclusions de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, tendant à faire annuler la disposition par laquelle le conseil de préfecture a décidé que, faute par elle de prendre, dans le délai de deux mois, les mesures nécessaires pour faire cesser le dommage périodique résultant de la mare d'eau, une somme de 2000 francs serait acquise au sieur Saunier, à titre de contrainte, par le seul fait de l'invasion nouvelle des eaux;

Considérant que si le conseil de préfecture était compétent

pour statuer sur l'indemnité à allouer au sieur Saunier à raison des dommages causés à son habitation par les eaux provenant de la mare de la gare de Vernon, il n'a pu, en prévision de dommages à venir, dire qu'une somme de 2000 francs serait payable au sieur Saunier par le seul fait de l'invasion nouvelle des eaux;

Que, pour allouer au sieur Saunier une indemnité égale à la dépréciation subie par son immeuble, il devait attendre qu'une nouvelle expertise eût déterminé cette dépréciation;

Que, d'ailleurs, il résulte de la lettre de notre ministre des travaux publics, en date du 14 juillet 1869, que la compagnie des chemins de fer de l'Ouest est autorisée à faire les travaux destinés à assurer l'écoulement des eaux de la gare de Vernon, et que c'est après l'exécution des travaux, en présence de nouveaux dommages et sur la demande du sieur Saunier, qu'il y aura lieu de rechercher si une dépréciation a été subie par sa maison et déterminer l'indemnité qui pourrait être due au propriétaire;

Sur les conclusions de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, tendant à ce que, dans le cas où la disposition attaquée serait annulée, le sieur Saunier soit condamné à lui rembourser, avec les intérêts de droit, la somme de 2000 francs qu'elle lui a payée sur le commandement qui lui a été fait:

Considérant que l'exécution provisoire des arrêtés des conseils de préfecture n'a lieu qu'aux risques et périls de ceux qui poursuivent cette exécution, et que, la disposition déjà exécutée étant annulée par le présent décret, il y a lieu, pour remettre les parties au même et semblable état qu'avant l'exécution, de condamner la partie qui succombe à rembourser la somme de 2000 francs indûment payée, en tenant compte des intérêts de cette somme à 5 p. 100 par an, à partir du jour de l'exécution;

Sur les conclusions du sieur Saunier, tendant à ce que l'indemnité de 1050 francs soit déclarée insuffisante, et à ce qu'il lui en soit accordé une de 16420 francs:

Considérant que les experts ont été d'accord pour évaluer à 1050 francs la réparation du dommage souffert par le sieur Saunier jusqu'au jour de l'expertise, et que le sieur Saunier n'établit pas que cette somme soit insuffisante;

En ce qui concerne les dépens:

Considérant qu'il y a lieu de condamner le sieur Saunier aux dépens faits devant nous;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Eure, en date du 12 juin 1868, est annulé dans la disposition par laquelle il a été décidé que, faute de prendre les mesures néces-

saires pour faire cesser le dommage périodique résultant de l'état défectueux et permanent de la mare d'eau, dans le délai de deux mois, une somme de 2 000 francs serait acquise au sieur Saunier, à titre de contrainte, laquelle somme serait mise à la charge de la compagnie de l'Ouest par le seul fait de l'invasion nouvelle des eaux.

2. Le sieur Saunier sera tenu de restituer à la compagnie la somme de 2000 francs, qu'il a reçue d'elle en exécution de l'arrêté du conseil de préfecture, avec les intérêts à 5 p. 100 par an, à dater du jour du payement fait par la compagnie.

3. Le recours incident du sieur Saunier est rejeté.

4. Le sieur Saunier est condamné aux dépens faits devant nous.

(N° 3313)

[16 février 1870.]

Fonds de concours. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1870, à titre de fonds de concours versés au trésor par le département de la Moselle, pour les travaux de canalisation de la Moselle.

Napoléon, etc.,

Vu la loi du 8 mai 1869, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1870;

Vu notre décret du 16 octobre suivant, contenant répartition des crédits dudit exercice;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu la loi du 31 juillet 1867, qui autorise le département de la Moselle et divers industriels à faire au trésor une avance de 11 500 000 francs pour travaux de canalisation de la Moselle entre Frouard et Thionville;

Vu nos décrets des 7 décembre 1867, 2 mai, 27 septembre et 1er décembre 1868, 3, 27 mars, 15 mai, 29 juillet et 27 octobre 1869, qui, à la suite de versements effectués par le département de la Moselle, en exécution de la loi susvisée du 31 juillet 1867, ont ouvert au ministère des travaux publics des crédits s'élevant ensemble à 5 100 000 francs;

Vu l'état ci-annexé, constatant qu'il a été versé au trésor le 14 décembre dernier, par le même département, une nouvelle somme de 400000 francs pour le même objet;

Vu notre décret du 10 novembre 1856;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861 (art. 4);

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 5 février 1870;

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, sur les fonds de l'exercice 1870, chapitre VIII du budget extraordinaire (*Amélioration des rivières*), un crédit de 400000 francs pour les travaux de canalisation de la Moselle.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours provenant d'avances faites par le département de la Moselle.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées au trésor par le département de la Moselle, à titre d'avances, pour les travaux de canalisation de la Moselle entre Frouard et Thionville. (*Loi du* 31 *juillet* 1867.)

DATES du versement.	DÉSIGNATION du comptable qui a reçu les fonds.	MONTANT des versements.
		francs.
14 déc. 1869...	Trésorier payeur général de la Moselle. . .	400000
	Versements antérieurs.	5100000
	Ensemble.	5500000

(N° 3314)

[23 février 1870.]

Dommages. — Lézardes. — Trépidation des trains. — (Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre le sieur Poncet.) — *Rejet de la demande d'un propriétaire riverain de la voie ferrée par le motif que les lézardes survenues*

à son immeuble ne seraient pas, d'après l'instruction, imputables à l'ébranlement causé par le passage des trains.

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 24 novembre précédent, par lequel le conseil de préfecture du département de la Haute-Loire l'a condamnée à payer au sieur Poncet une indemnité de 100 francs, à raison des dommages qui auraient été causés à sa maison par l'ébranlement du sol provenant du passage des trains sur la voie ferrée ;

Ce faisant, attendu qu'il a été reconnu lors de l'expertise, que les lézardes qui existaient dans les murs de l'habitation du sieur Poncet n'avaient qu'une largeur de 1 millimètre au plus, qu'elles ne traversaient pas la muraille, ne descendaient pas jusqu'au sol et ne s'étaient pas produites dans les parties de la maison les plus rapprochées de la voie ferrée ; qu'ainsi elles ne pouvaient être attribuées aux vibrations, d'ailleurs très-faibles, occasionnées par le passage des trains, mais aux vices de la construction et à la nature des matériaux employés, et que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée n'en pouvait être responsable ;

Dire qu'aucune indemnité ne sera payée par ladite compagnie au sieur Poncet ; condamner ledit sieur Poncet aux frais d'expertise et de tierce expertise et à tous dépens ;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la réclamation du sieur Poncet devant le conseil de préfecture ;

Vu l'ordonnance de soit communiqué rendue par le président de la section du contentieux de notre conseil d'État, à la date du 27 janvier 1869 ; ensemble l'exploit d'huissier, en date du 25 février suivant, constatant que le pourvoi de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a été communiqué au sieur Poncet, qui n'a pas fourni de mémoire de défense;

Vu les observations présentées par notre ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi ; ensemble le rapport de l'ingénieur ordinaire, en date du 15 mai 1869, approuvé par l'ingénieur en chef et par l'inspecteur général du contrôle ;

Vu les rapports des experts et du tiers expert, en date des 20 mars, 8 juin et 22 septembre 1868;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 18 septembre 1807;

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que les dommages dont se plaint le sieur Poncet aient été occasionnés par l'ébranlement que cause le passage des trains ;

Que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture du département de la Haute-Loire a condamné la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à payer au sieur Poncet, à raison de ces dégradations, une indemnité de 100 francs;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de la Haute-Loire, en date du 24 novembre 1868, est annulé.

2. Les frais d'expertise et de tierce expertise seront supportés par le sieur Poncet.

3. Le sieur Poncet est condamné aux dépens.

(N° 3315)

[23 février 1870.]

Contraventions. — Dérivation dépendant d'un canal. — Plantations dans le lit du ruisseau. — Compétence. — (Sieurs Marrot.) — *Lorsqu'une dérivation a été ouverte par la compagnie concessionnaire d'un canal de navigation, sur des terrains acquis par elle et pour les besoins de la voie navigable, elle doit être considérée comme une dépendance de cette voie; et, dès lors, les contraventions qui y sont commises, peuvent être constatées par procès-verbaux des gardes-canal, et relèvent de la compétence du conseil de préfecture.*

Napoléon, etc.,

Vu le recours présenté par notre ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 29 décembre 1868, par lequel le conseil de préfecture du département de Lot-et-Garonne, statuant sur un procès-verbal de contravention de grande voirie, dressé par le sieur Bosc, garde-canal, contre les sieurs Marrot père et fils, usiniers à Bernis, pour avoir provoqué des atterrissements dans le lit du ruisseau de Bagueyron, au moyen de plantations faites, dans le lit même de ce ruis-

seau, à différentes époques, et avoir élevé sur ces atterrissements une construction en maçonnerie, a renvoyé les sieurs Marrot père et fils des fins du procès-verbal qui avait été dressé contre eux ;

Ce faisant, attendu que le ruisseau de Bagueyron, dans la portion où ont été commis les actes reprochés aux sieurs Marrot est une dépendance du canal latéral à la Garonne, et fait partie, comme le canal lui-même, du domaine public ; que, dès lors, le sieur Bosc, garde-canal, avait qualité pour verbaliser contre les sieurs Marrot; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture les a renvoyés des fins du procès-verbal dressé contre eux, par le motif que rien n'établissait que le Baqueyron, dans la portion où les faits reprochés aux sieurs Marrot avaient eu lieu, fût une dépendance du canal;

Dire que l'affaire sera portée à nouveau devant le conseil de préfecture du département de Lot-et-Garonne, pour y être statué, au fond, sur la contravention de grande voirie reprochée aux sieurs Marrot ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu les observations en défense présentées pour les sieurs Marrot, et tendant au maintien de l'arrêté attaqué, par le motif qu'au point où les faits qui ont motivé le procès-verbal ont eu lieu, le Baqueyron n'est pas une dépendance du canal latéral à la Garonne ; qu'il est une chose commune, dont l'usage, aux termes de l'article 714 du code Napoléon appartient à tous et dont la propriété exclusive n'appartient à personne ; qu'ainsi le sieur Bosc, garde-canal, ne pouvait avoir qualité pour dresser procès-verbal à raison de faits commis sur cette portion du Baqueyron ;

Qu'au fond, les atterrissements qui se sont produits dans le lit du ruisseau, en face et au-dessous de leur usine, sont dus à des pluies d'orage et à des modifications au régime du cours d'eau, provenant du fait de la compagnie du canal latéral à la Garonne; que la grosseur et l'âge des arbres plantés dans le lit du ruisseau démontrent que les plantations remontent à une époque bien antérieure à l'établissement de leur usine;

Vu le procès-verbal de contravention de grande voirie, dressé, le 29 octobre 1867, contre les sieurs Marrot père et fils, négociants, demeurant à Bernès, commune de Marcellus, par le sieur Bosc, garde-canal ;

Vu le plan des lieux;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier, notamment l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur des

canaux de la compagnie du Midi, en date du 3 décembre 1867, et le rapport de l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées du département de Lot-et-Garonne, en date du 4 juin 1869;

Vu l'ordonnance des eaux et forêts d'août 1669, les arrêts du conseil du 27 février 1765 et du 24 juin 1777;

Vu les lois des 22 décembre 1789-8 janvier 1790, des 22 novembre-1er décembre 1790, des 19-22 juillet 1791, du 28 pluviôse an VIII, du 29 floréal an X et du 23 mars 1842;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les faits reprochés aux sieurs Marrot père et fils, usiniers à Bernès, et à raison desquels ils ont été poursuivis devant le conseil de préfecture du département de Lot-et-Garonne, ont été commis sur une dérivation du ruisseau de Baqueyron, opérée par la compagnie du canal latéral à la Garonne, et exécutée tout entière sur des terrains acquis par elle; que ce travail de dérivation avait pour but et a eu pour effet de faire du Baqueyron, dans cette partie de son cours, un réservoir destiné à recevoir une portion des eaux excédantes du canal; que, dans ces conditions, la dérivation du ruisseau le Baqueyron sur laquelle ont été commis les actes reprochés aux sieurs Marrot doit être considérée comme une dependance du canal latéral à la Garonne;

Considérant qu'il suit de là que, aux termes de la loi du 27 floréal an X, le conseil de préfecture du département de Lot-et-Garonne était compétent pour apprécier si les faits reprochés aux sieurs Marrot, constituaient une contravention de grande voirie; que, dès lors, c'est à tort que ce conseil a refusé de statuer sur le procès-verbal de contravention dressé, le 29 octobre 1867, contre les sieurs Marrot, par le garde-canal Jean Bosc;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de Lot-et Garonne, en date du 29 décembre 1868, est annulé.

2. Les sieurs Marrot père et fils sont renvoyés devant le même conseil de préfecture, pour y être statué, au fond, sur les faits qui leur sont reprochés, et à raison desquels ils ont été poursuivis, par suite du procès-verbal de contravention de grande voirie, dressé contre eux, le 29 octobre 1867, par le sieur Jean Bosc, garde-canal.

(N° 3316)

[23 février 1870.]

Dommages. — Usines. — Frais d'expertise. — (Sieur Fayet.) — *Lorsque le conseil de préfecture n'a alloué à un usinier, à titre d'indemnité pour les dommages résultant de l'alimentation d'un canal, qu'une fraction très faible du montant de sa demande ($\frac{1}{1000}$ environ), c'est à tort que ce conseil a mis à la charge de l'État les deux tiers des frais de l'expertise à laquelle il a été procédé sur cette demande. — Dans ces conditions, chacune des parties doit supporter les frais de son expert.*

Napoléon, etc.,

Vu le recours présenté par notre ministre des travaux publics, et tendant à ce qu'il nous plaise : réformer un arrêté du conseil de préfecture du département de la Marne, en date du 8 janvier précédent, par lequel ledit conseil, après avoir statué sur la demande d'indemnité formée par le sieur Fayet, propriétaire du moulin de Bazoches, à raison du dommage qu'auraient causé à son usine les prises d'eau faites dans la rivière la Vesle, pour l'alimentation du canal de l'Aisne à la Marne, a décidé que les frais de l'expertise à laquelle il avait était procédé sur cette demande seraient supportés pour les deux tiers par l'État et pour un tiers par le sieur Fayet;

Ce faisant, dire que l'État et le sieur Fayet payeront respectivement les honoraires de leur expert, attendu que l'indemnité allouée à l'usinier n'étant que la millième partie de ce qu'il avait demandé, le conseil de préfecture aurait à tort condamné l'État à payer les deux tiers des frais d'expertise;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la lettre du préfet du département de la Marne, en date du 13 décembre 1869; ensemble le certificat signé par le sieur Fayet, desquels il résulte que le pourvoi de notre ministre des travaux publics a été communiqué au sieur Fayet, pour lequel il n'a pas été produit de défense;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, et du 16 septembre 1807;

Considérant que notre ministre des travaux publics est fondé à

soutenir que, dans les circonstances de l'affaire, l'État ne devait pas être condamné à payer les deux tiers des frais d'expertise et a demandé que chacune des parties soit tenue d'acquitter les honoraires de leur expert;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Marne, en date du 8 janvier 1869, est réformé dans la disposition par laquelle il a mis les frais de l'expertise, qui a eu lieu au sujet de la réclamation du sieur Fayet, pour deux tiers à la charge de l'État et pour un tiers à la charge du sieur Fayet.

Chacune des parties précitées supportera les frais de son expert.

(N° 3317)

[23 février 1870.]

Chemins de fer. — Remise aux communes des chemins traversés ou déplacés. — Pouvoirs de l'administration. — Procès-verbal de reconnaissance de l'état des chemins. — Plaintes de la commune et des riverains. — Action contentieuse. — Expertise. — (Compagnie des chemins de fer d'Orléans contre la commune de Villerable.) — *Quand le tracé et l'inclinaison des chemins, traversés ou déplacés par une voie ferrée, ont été arrêtés par l'administration après l'enquête prescrite par le titre II de la loi du 3 mai 1841, les dommages causés à une commune par le déplacement de ses chemins ne sauraient donner lieu à une action par la voie contentieuse, et c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise pour en faire constater l'existence et la valeur. — Mais ce conseil a pu valablement prescrire une expertise à l'effet de vérifier si les travaux exécutés sur ces chemins sont conformes à la décision qui les approuve, bien que cette conformité soit attestée par un procès-verbal en due forme, signé des agents de la compagnie, du contrôle et du service vicinal, mais sans qu'il soit établi que la commune ait accepté ces travaux. — La commune n'a pas qualité pour demander réparation des dommages individuels causés aux propriétaires riverains de la voie ferrée.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour

la compagnie du chemin de fer d'Orléans, représentée par son directeur et ses administrateurs en exercice, tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 11 novembre 1867, par lequel le conseil de préfecture du département de Loir-et-Cher, statuant sur la demande d'indemnité formée contre ladite compagnie par la commune de Villerable, à raison de dommages qu'elle prétendait avoir été causés à ses chemins par la construction du chemin de fer de Paris à Tours par Vendôme, a ordonné une expertise, à l'effet de vérifier si les travaux de raccordement du chemin rural de Chanteloup à Villersfaux et du chemin rural de Villersfaux à la Borde, dit chemin Verdinois, et les travaux de détournement du ruisseau de la Borde ont été exécutés conformément aux prescriptions de la décision ministérielle qui les a approuvés, de reconnaître si des dommages ont été causés, tant à ladite commune, qu'aux propriétés riveraines, par l'exécution des travaux, et d'apprécier la valeur desdits dommages;

Attendu que les travaux dont s'agit ayant été exécutés conformément aux décisions de l'autorité administrative, ne sont pas de nature à donner naissance à une action en indemnité par la voie contentieuse ; qu'un procès-verbal, dressé par les agents compétents, ayant constaté que les travaux avaient été exécutés conformément à la décision ministérielle, le conseil de préfecture ne pouvait charger les experts de procéder à la même constatation; et que, en ce qui touche les dommages causés aux propriétés privées, la commune de Villerable n'avait pas qualité pour en demander la réparation;

En outre, condamner la commune de Villerable aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu la demande formée par la commune de Villerable devant le conseil de préfecture;

Vu le mémoire en défense produit pour la commune de Villerable, représentée par son maire en exercice, à ce dûment autorisé, et tendant au maintien de l'arrêté attaqué et à la condamnation de la compagnie aux dépens, par les motifs que la réception et la remise des travaux ont été opérées à l'insu de la commune de Villerable, et qu'ainsi la compagnie ne saurait se prévaloir contre la commune du procès-verbal qui en a été dressé et qui constate que les travaux ont été exécutés conformément aux prescriptions de l'administration supérieure; que cette assertion dudit procès-verbal est erronée, et que les travaux ont causé à la commune des dommages directs et matériels, dont elle est fondée à demander la réparation;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi;

Vu la décision en date du 27 juin 1865, par laquelle notre ministre des travaux publics a autorisé la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans à effectuer des travaux de raccordement sur le chemin de Chanteloup à Villersfaux et le chemin de Verdinois, et le détournement du ruisseau de la Borde;

Vu, en date du 10 novembre 1867, le procès-verbal dressé par l'agent de la compagnie, l'agent du service du contrôle et l'agent-voyer d'arrondissement, et constatant que les travaux exécutés par la compagnie, en exécution de la décision ci-dessus visée, sont remis à la commune et qu'ils satisfont aux prescriptions de ladite décision; ensemble le plan annexé audit procès-verbal;

Vu les délibérations du conseil municipal de la commune de Villerable, en date des 5 octobre 1865, 23 mai et 26 août 1866;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu les articles 3, 15 et 17 du cahier des charges annexé au décret du 19 juin 1857, portant concession à la compagnie du chemin de fer d'Orléans de la ligne de Paris à Tours par Vendôme;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, celle du 16 septembre 1807, et celle du 3 mai 1841;

En ce qui touche les dommages qui résulteraient des travaux de raccordement des chemins ruraux de Chanteloup à Villersfaux et de Villersfaux à la Borde:

Considérant que la commune prétend éprouver, à raison de l'exécution desdits travaux, des dommages résultant de l'allongement de parcours causé par le déplacement des chemins, et la gêne apportée à la circulation par l'inclinaison des rampes des parties neuves des chemins et par le faible rayon de leurs courbes, ainsi que de la dépense de mise en état de viabilité et d'entretien desdites parties des chemins;

Considérant que les travaux dont s'agit n'ont été exécutés qu'après avoir été l'objet d'une enquête, conformément au titre II de la loi du 3 mai 1841, et avoir été approuvés par la décision ci-dessus visée de notre ministre des travaux publics, en date du 25 juin 1865, rendue par application des articles 3, 15 et 17 du cahier des charges annexé au décret du 19 juin 1857; qu'il rentrait dans les pouvoirs d'appréciation de notre ministre des travaux publics, lorsqu'il autorisait lesdits travaux, de mettre à la charge de la commune de Villerable les dommages causés par le déplacement de ses chemins; que, dans ces circonstances, ces dommages ne sauraient donner lieu à une action en indemnité par la voie conten-

tieuse, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise pour en faire constater l'existence et la valeur ;

Mais considérant que la commune prétend, en outre, que les travaux de raccordement des chemins n'ont pas été exécutés conformément aux prescriptions de la décision précitée de notre ministre des travaux publics, et qu'il en résulte pour elle un dommage; que si le procès-verbal, en date du 10 novembre 1867, ci-dessus visé, constate que les travaux sont exécutés conformément à la décision ministérielle, il n'est pas établi que la commune ait accepté les travaux exécutés sur ses chemins ruraux et que, par suite, sa demande d'indemnité soit non recevable; que, dès lors, la compagnie n'est pas fondée à soutenir que le conseil de préfecture ait à tort ordonné une expertise à l'effet de vérifier si lesdits travaux ont été exécutés conformément à la décision de notre ministre des travaux publics, et pour, en cas de négative, apprécier le dommage résultant pour la commune de l'inexécution de cette décision ;

En ce qui touche les dommages qui résulteraient de la dérivation des eaux du ruisseau de la Borde :

Considérant que si, par suite de la modification du cours du ruisseau de la Borde, la commune devait se trouver obligée, pour assurer le libre écoulement des eaux et rétablir la circulation interceptée par elle, de faire exécuter sur le chemin dit Verdinois, dans la partie située sous la voie ferrée, des travaux d'entretien et de réparation, elle serait fondée à réclamer une indemnité de ce chef; qu'ainsi la compagnie soutient à tort que le conseil de préfecture n'aurait pas dû ordonner une expertise à l'effet de vérifier l'existence des dommages allégués et d'en apprécier la valeur;

En ce qui touche les dommages causés aux propriétés riveraines par les travaux de la compagnie :

Considérant que la commune de Villerable n'avait pas qualité pour en demander la réparation ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a, sur la demande de ladite commune, chargé les experts d'en vérifier l'existence et d'en apprécier la valeur ;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de Loir-et-Cher, en date du 11 novembre 1867, est annulé, sauf dans les dispositions par lesquelles il a ordonné qu'il serait procédé à une expertise à l'effet : 1° de vérifier si les travaux de raccordement des chemins ruraux ont été exécutés conformément à la décision de notre ministre des travaux publics, en date du 27 juin 1865, et, en cas de négative, d'apprécier le dommage résultant pour la commune de Villerable de l'inexécution de cette

décision ; 2° de reconnaître et, s'il y a lieu, d'apprécier le dommage causé par les eaux du ruisseau de la Borde au chemin dit Verdinois.

2. Le surplus des conclusions de la compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans et de la commune de Villerable est rejeté.

3. Les dépens seront supportés par la partie qui succombera en fin de cause.

(N° 3318)

[24 février 1870.]

Chemins de fer. — Servitudes. — Carrière antérieure à la voie ferrée. — Interdiction de l'emploi de la mine. — Compétence. — (Compagnie des chemins de fer d'Orléans contre les sieurs Barrault.) — *Lorsqu'une carrière était en pleine exploitation avant l'établissement d'une voie ferrée, la compagnie n'est pas fondée à prétendre que le propriétaire de cette carrière n'est pas recevable à réclamer une indemnité à raison du dommage que lui cause l'interdiction d'employer la mine à une distance moindre de 30 mètres du chemin de fer ; cette demande relève de la compétence du conseil de préfecture.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans par ses directeur et administrateurs en exercice, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler l'arrêté en date du 27 décembre 1867, par lequel le conseil de préfecture du département de Maine-et-Loire s'est déclaré incompétent à l'effet de statuer sur la demande en indemnité réclamée par les sieurs Barrault frères, chaufourniers à Chalonnes-sur-Loire, à raison du préjudice causé à leur propriété par l'interdiction prononcée contre eux, en vertu des arrêts du conseil des 14 mars 1741 et 5 avril 1772, et des lois des 21 avril 1810 et 15 juillet 1845, par le préfet du département de Maine-et-Loire, d'exploiter, par la mine, leur carrière de calcaire, à une distance moindre de 30 mètres de la voie ferrée;

Ce faisant, attendu, en ce qui concerne la compétence, que le dommage allégué par le sieur Barrault résulte de l'exécution d'un travail public;

Décider que, conformément aux lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807, il appartenait au conseil de préfecture d'en connaître, et, statuant au fond, déclarer que l'interdiction dont est frappé la propriété des sieurs Barrault est une servitude d'utilité publique établie par la loi ; que, dès lors, il ne leur est dû à ce titre aucune indemnité; condamner les sieurs Barrault aux dépens ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire en défense, par lequel les sieurs Barrault, après avoir déclaré, en ce qui concerne la compétence, s'en rapporter à la sagesse de notre conseil d'État, concluent à ce qu'il nous plaise : évoquant l'affaire au fond, rejeter la requête ci-dessus visée et condamner la compagnie demanderesse aux dépens, pour le motif que, si aucune indemnité n'est due à raison des servitudes qui grèvent les riverains de la voie publique, pour l'avenir, il n'en est point de même des servitudes dont l'application sur les bords d'un chemin nouvellement établi force ceux-ci à démolir des constructions déjà existantes ou frappe d'interdit des mines ou carrières déjà en exploitation ;

Vu les observations de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu toutes les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu les arrêts du conseil en date des 14 mars 1841 et 5 avril 1772, et les lois du 21 avril 1810 (art. 50) et 15 juillet 1845 (art. 3);

Vu les lois du 28 pluviose an VIII, du 16 septembre 1807 et du 3 mai 1841 ;

Sur la compétence :

Considérant que si, devant le jury d'expropriation, les sieurs Barrault réclamaient et ont obtenu une indemnité, tant à raison du terrain qui leur a été pris pour la construction du chemin de fer d'Angers à Niort que pour la dépréciation de valeur subie par le restant de leur propriété par suite du voisinage du chemin de fer, il résulte de l'instruction et la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ne conteste pas, qu'ils ont fait des réserves expresses, en ce qui concerne l'indemnité qui pourrait leur être due, relativement à la perte que ferait éprouver à leur propriété l'interdiction résultant des arrêts du conseil du 14 mars 1841 et 5 avril 1772, et des lois des 21 avril 1810 et 15 juillet 1845, d'exploiter à la mine leur carrière de calcaire le long de la voie ferrée ;

Considérant que, par un arrêté en date du 20 août 1867, le préfet

du département de Maine-et-Loire a prescrit aux sieurs Barrault de ne point entreprendre l'exploitation à la mine de ladite carrière à moins de 30 mètres de la voie ferrée;

Considérant que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture était compétent pour prononcer sur la réclamation formée par les sieurs Barrault tendant à obtenir une indemnité, à raison du préjudice qui leur était ainsi causé ;

Au fond :

Considérant que la carrière de calcaire des sieurs Barrault était en pleine exploitation à l'époque où a été construite la ligne d'Angers à Niort; que, dès lors, la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans n'est pas fondée à soutenir que lesdits sieurs Barrault ne sont pas recevables à réclamer une indemnité à raison du préjudice qui résulterait pour eux de l'interdiction prononcée par l'arrêté ci-dessus mentionné ;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne fournit pas les éléments suffisants pour apprécier si un préjudice a été causé aux sieurs Barrault, et quelle est la quotité de l'indemnité qui leur est due ; que, dès lors, il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture ci-dessus visé, du département de Maine-et-Loire, en date du 27 décembre 1867, est annulé.

2. Les sieurs Barrault et la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans sont renvoyés devant le conseil de préfecture pour y être procédé à une expertise et statuer ce qu'il appartiendra, relativement au préjudice que les sieurs Barrault prétendent avoir éprouvé par suite de l'interdiction qui leur a été faite d'exploiter à la mine leur carrière de calcaire, à une distance moindre de 30 mètres de la voie ferrée.

3. Les dépens seront réservés et supportés par la partie qui succombera en fin de cause.

(N° 3319)

[24 février 1870.]

Chemins de fer. — Propriété coupée. — Passage à niveau. — Substitution d'un pont sous rails trop bas pour les voitures chargées.

— *Dommages.* — *Compensation.* — (Sieurs Boyron et Serre contre la compagnie des chemins de fer d'Orléans.)—*Lorsqu'un pont sous rails, substitué à un passage à niveau, est trop bas pour les voitures chargées, et que le détour imposé ainsi à ces voitures pour atteindre le passage voisin n'est que de 25 mètres, cet inconvénient est plus que compensé par l'avantage que présente un pont d'un abord facile et constamment ouvert aux piétons, aux animaux, aux voitures vides, par rapport à l'ancien passage à niveau situé à l'entrée d'une gare, d'un accès incommode, et fréquemment fermé par les manœuvres de trains ou de machines* (*).

Napoléon, etc.

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour les sieurs Boyron, Paul, Léopold Serre et Gabriel Serre, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 1er avril de la même année, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Allier a rejeté la demande en indemnité qu'ils avaient formée contre la compagnie du chemin de fer d'Orléans, à raison du préjudice qui résulterait pour une proprtété leur appartenant, dite domaine des Faucherons, de ce que la compagnie précitée aurait substitué un passage sous le sol de la voie ferrée qui est impraticable pour les voitures chargées à un passage à niveau existant à l'entrée de la gare de Montluçon;

Ce faisant, attendu que l'indemnité allouée au sieur Cordez, leur auteur, par le jury d'expropriation pour le passage du chemin de fer à travers ledit domaine, avait été fixée sur le vu des plans où figurait ce passage destiné à relier à la ville la partie de leur propriété qui en était séparée par la voie; que cette propriété, par suite des modifications apportées aux ouvrages primitifs, ne pourrait plus être utilisée pour y construire des établissements industriels, ce qui lui fait perdre les deux cinquièmes de sa valeur;

Allouer aux requérants une somme de 118 500 francs, avec intérêts et dépens;

Vu l'arrêté attaqué, portant que la demande du sieur Boyron et des sieurs Serre est rejetée et qu'ils supporteront les frais faits pour l'expert désigné par eux et la moitié des frais de tierce expertise;

(*) Voir, sur cette même affaire, l'arrêt du 17 janvier 1867 (tome précédent), page 575.

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie du chemin de fer d'Orléans, tendant à ce qu'il nous plaise : attendu que le maintien du passage à niveau n'avait pas été stipulé devant le jury d'expropriation et que, d'ailleurs, l'état de choses actuel est plus avantageux pour les requérants que l'état ancien ; — rejeter leur pourvoi et mettre à leur charge tous les dépens, y compris les frais d'expertise et de tierce expertise ;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi et du mémoire en défense ;

Vu la décision du jury d'expropriation, en date du 17 décembre 1857, fixant à 59 607 francs 96 centimes l'indemnité due au sieur Cordez, tant pour la valeur vénale des terrains expropriés que pour tous dommages quelconques ;

Vu la décision ministérielle en date du 19 janvier 1867, prescrivant la suppression du passage à niveau existant dans la gare de Montluçon pour le service du chemin du faubourg Bretonni et l'établissement d'un passage sous rail ;

Vu notre décret rendu au contentieux, le 17 janvier 1867, portant que l'arrêté, en date du 7 juin 1865, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Allier avait rejeté, sans expertise préalable, la demande d'indemnité des requérants, est annulé et que les parties sont renvoyées devant le même conseil, pour y être statué, après expertise, ce qu'il appartiendra ;

Vu les procès-verbaux d'expertise et de tierce-expertise, en date des 13 et 25 août 1867 et 7 janvier 1868, desquels il résulte, d'après l'expert des réclamants, que le domaine des Faucherons a éprouvé une dépréciation de 118 500 francs, et d'après l'expert de la compagnie et le tiers expert, qu'aucun dommage appréciable n'a été causé ;

Vu le plan des lieux ;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ;

Considérant que les requérants fondent leur demande d'indemnité sur ce que la somme allouée, à leur auteur, par le jury d'expropriation aurait été fixée sur le vu d'un plan où les parties de leur propriété traversée par la voie ferrée étaient réunies par un passage à niveau et sur ce que ce passage ayant été remplacé postérieurement par un passage établi sous le sol de la voie, cette substitution aurait modifié d'une manière préjudiciable à leur propriété les conditions qui leur avaient été assurées, au moment de l'expropriation ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise et de la tierce-expertise que, si le passage actuel n'a pas des dimensions suffisantes pour les voitures chargées, l'allongement de parcours nécessaire pour atteindre un autre passage n'est que de 25 mètres et que cet inconvénient est plus que compensé par l'avantage que procure pour l'exploitation des terres appartenant aux requérants la substitution d'un passage d'un abord facile et constamment ouvert aux piétons, aux animaux et aux voitures, vides ou légères, à l'ancien passage à niveau situé à l'entrée d'une gare, fréquemment fermé pour les manœuvres des trains et des machines et auquel on accédait par une courbe roide et par une pente de plus de 2 mètres;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il n'y a pas lieu de modifier la disposition de l'arrêté attaqué relative aux frais d'expertise ;

Art. 1er. La requête du sieur Boyron et des sieurs Serre est rejetée.

2. Le sieur Boyron et les sieurs Serre sont condamnés aux dépens.

3. Le surplus des conclusions de la compagnie d'Orléans est rejeté.

(N° 3320)

[9 mars 1870.]

Contraventions. — Barrages de la haute-Seine. — Lâchures. — Avaries causées par des trains et des bateaux. — Contrevenant resté inconnu. — Condamnation solidaire. — Amnistie. — (Sieurs Corvol, Jossier et Perreau.) — *Une avarie grave ayant été causée à un barrage mobile par des trains et des bateaux, l'instruction établit que les flotteurs des deux trains sont les auteurs du dommage, à l'exclusion des mariniers. — Du moment où l'un de ces flotteurs a volontairement attaché son couplage à celui de son compagnon, qui est resté inconnu et dont il refuse d'indiquer le nom, il est solidairement responsable avec ce dernier des avaries survenues au barrage, et doit être tenu de rembourser les sommes que l'administration a dépen-*

sées pour les réparer, sauf à lui à exercer contre ce compagnon tel recours que de droit.— Rejet des conclusions à fin d'amende, par suite de l'amnistie du 14 août 1869.

Napoléon, etc.,

Vu le recours présenté par notre ministre des travaux publics, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 21 juillet 1869, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Yonne a renvoyé les sieurs Corvol, Jossier et Perreau des fins d'un procès-verbal de contravention à la police de la navigation, dressé contre eux, le 12 juillet 1868, pour avoir brisé, au barrage d'Épineau, six fermettes, six barres d'échappement et quatre-vingt-six aiguilles, par les motifs : 1° que ledit procès-verbal n'indiquait pas suffisamment à qui incombait la responsabilité du dommage causé ; 2° en ce qui touche les sieurs Corvol et Jossier, qu'il était établi que les bateaux leur appartenant s'étaient lâchés, quand le signal leur a été donné ; que leurs mouvements ont été empêchés par des trains de bois, et que c'est par la force des choses que les deux embarcations ont été jetées sur le barrage ; 3° que le couplage conduit par le flotteur Perreau étant attaché à un autre couplage dont le conducteur est demeuré inconnu n'avait pu faire autrement que de partir ; que, dès lors, la responsabilité de l'accident devait peser tout entière sur le flotteur connu ;

Ce faisant, condamner lesdits sieurs Corvol, Jossier et Perreau à 16 francs d'amende et au payement des réparations qu'il a été nécessaire d'exécuter au barrage d'Épineau ; attendu : 1° que le procès-verbal indique d'une manière très-précise que c'est le bateau Corvol qui a frappé à droite sur les fermettes de la partie du barrage restée debout ; mais que ce bateau se trouvant serré à gauche par le bateau Jossier et par les deux couplages, les patrons de ces trois dernières embarcations doivent partager avec le sieur Corvol la responsabilité de l'accident ;

2° Que s'il est vrai que les couplages n'auraient dû se lâcher qu'après le passage des bateaux, il paraît certain que les patrons desdits bateaux auraient pu éviter l'avarie en se retenant à l'aide de leurs bâtons ferrés ; qu'il est dès lors impossible d'admettre en faveur des contrevenants le cas de force majeure invoqué par le conseil de préfecture, et qui aurait pour résultat de mettre à la charge de l'administration la réparation d'un dégât considérable dont elle n'est nullement cause ;

3° Que si le sieur Perreau a attaché son train à celui d'un flotteur inconnu, sans s'assurer ni des garanties que pouvait pré-

senter la personne de ce flotteur, ni de la solidité avec laquelle son train était amarré, il est devenu, à raison même de ces circonstances, responsable du dommage causé par celui dont il s'est fait ainsi l'associé;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le procès-verbal de contravention à la police de la navigation, dressé, le 12 juillet 1868, par le garde-éclusier Bonnard, contre les sieurs Corvol, Jossier et Perreau:

Vu les observations présentées par les sieurs Perreau et Jossier devant le conseil de préfecture;

Vu la lettre, en date du 12 janvier 1870, par laquelle le préfet du département de l'Yonne nous fait connaître que le recours de notre ministre des travaux publics a été communiqué aux sieurs Corvol, Jossier et Perreau.

Vu les observations présentées au nom du sieur Perreau par le sieur Robin, qui ne justifie d'aucun mandat;

Vu les observations présentées par le sieur Jossier, et tendant à ce qu'il nous plaise: maintenir, en ce qui le concerne, l'arrêté attaqué, attendu que, serré entre le bateau Corvol et les couplages de bois, il n'a pu exécuter aucune manœuvre pour prévenir l'accident;

Vu les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées, en date des 12 et 16 décembre 1868;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de l'Yonne, en date du 5 août 1869;

Vu le règlement de police pour la navigation de la Seine et de l'Yonne, entre le Port-à-l'Anglais, près Paris, et Laroche, approuvé par le préfet de l'Yonne, le 17 mai 1868;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu l'ordonnance de 1669, l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI, et la loi du 29 floréal an X,

Vu la loi du 23 mars 1842;

Vu le décret d'amnistie du 14 août 1869;

En ce qui touche les conclusions de notre ministre des travaux publics, tendant à ce que les sieurs Jossier, Corvol et Perreau soient condamnés à la réparation du dommage constaté par le procès-verbal ci-dessus visé, en date du 12 juillet 1868;

Considérant que ce dommage provient de ce que deux couplages de bois unis ensemble se sont engagés en même temps que deux bateaux chargés dans la passe ouverte du barrage d'Épineau;

Que notre ministre reconnaît que, d'après les usages et les règlements, les couplages de bois auraient dû, avant de se détacher, laisser passer les bateaux chargés, et qu'il se borne à prétendre qu'il paraît certain que les patrons desdits bateaux auraient pu, au moyen de certaines précautions, éviter l'accident;

Considérant, d'une part, qu'il n'est pas établi par l'instruction et qu'il est formellement contesté par les sieurs Jossier et Corvol, maîtres mariniers, propriétaires des bateaux chargés, que la force du courant leur ait permis de prendre les précautions indiquées par notre ministre;

Considérant, d'autre part, que le conseil de préfecture a constaté que les bateaux Corvol et Jossier ont défait leurs amarres, quand le signal leur a été donné;

Que, dans ces circonstances, les flotteurs des couplages de bois doivent être considérés comme les auteurs du dommage;

Considérant que, de ces deux flotteurs, le sieur Perreau seul s'est fait connaître et qu'il a refusé d'indiquer le nom de son compagnon; mais qu'ayant attaché volontairement le couplage de bois qu'il était chargé de diriger au couplage dont le conducteur est demeuré inconnu, il est solidairement responsable avec ce dernier des avaries causées au barrage d'Épineau; que dès lors il y a lieu, en l'état, de condamner le sieur Perreau à rembourser les sommes que l'administration a dépensées pour la réparation de ces avaries, sauf à lui à exercer contre son compagnon tel recours que de droit;

En ce qui touche les conclusions à fin d'amende, prises par notre ministre des travaux publics:

Considérant que, par notre décret du 14 août 1869, ci-dessus visé, nous avons prononcé une amnistie pleine et entière en faveur des auteurs de contraventions, en matière de voirie, commises antérieurement à cette date; que la contravention commise au barrage d'Épineau a été constatée par un procès-verbal dressé le 12 juillet 1868; que dès lors les conclusions à fin d'amende prises par notre ministre des travaux publics doivent être rejetées;

Art. 1er. Le sieur Perreau remboursera à l'administration le montant des sommes qu'elle a dépensées pour la réparation du dommage causé au barrage d'Épineau, le 12 juillet 1868, sauf audit sieur Perreau à exercer tel recours que de droit contre le flotteur au couplage duquel il a attaché le couplage de bois qu'il dirigeait lui-même;

2. L'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Yonne,

en date du 21 juillet 1869, est réformé en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède.

3. Le surplus des conclusions de notre ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 3321)

[16 mars 1870.]

Dommages. — Sources interceptées. — Droits du propriétaire du fonds supérieur. — (Sieur Bobone contre la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.) — *Si, en exécutant des tranchées sur son terrain, un propriétaire a intercepté des sources qui alimentaient le puits de son voisin, ce fait ne saurait créer un droit à indemnité au profit de ce dernier, qui ne prétend pas d'ailleurs avoir acquis par titre ou par prescription, aux termes de l'article 641 du code Napoléon, des droits à l'usage de ces sources.*

Napoléon, etc.,

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Bobone, propriétaire, demeurant à Marseille, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté en date du 17 décembre 1867, par lequel le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône a rejeté la demande qu'il avait formée, à l'effet de faire condamner la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à lui payer une indemnité de 20000 francs en raison des dommages causés à un immeuble qu'il possède, à Marseille, boulevard Tricon, par le fait des travaux de ladite compagnie;

Ce faisant, attendu que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a établi à côté de cet immeuble une vaste rotonde pour la réparation des machines locomotives, que les travaux qui s'opèrent dans cet atelier occasionnent, surtout pendant la nuit, un bruit assourdissant qui rend impossible l'habitation de la maison; que c'est là une cause de dommage direct et matériel de nature à donner ouverture à une demande en indemnité; qu'en second lieu, la fumée qui s'échappe de l'atelier envahit le jardin du requérant et, par son action corrosive, a occasionné

la mort de nombreux arbres fruitiers jusque-là pleins de sève; qu'en outre les tranchées, établies par la compagnie le long du jardin, ont eu pour résultat de couper les sources qui alimentaient un puits placé dans ce jardin, d'abaisser de 4m.30 le niveau de ses eaux et d'assécher complétement le sol; qu'en même temps le terrain sur lequel la maison est construite se trouvant isolé par ces tranchées et placé en contre haut de plusieurs mètres, il en résulte des tassements du sol qui ont produit dans les murs de la maison des lézardes qui s'accroissent chaque jour et compromettent la solidité de la construction; qu'enfin le danger est encore augmenté par l'humidité résultant de la stagnation des eaux au devant de l'immeuble, laquelle provient de ce que les travaux de la compagnie ont modifié, de la manière la plus préjudiciable, l'écoulement de ces eaux, autrefois assuré sur le terrain de la compagnie;

Condamner la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à payer au requérant l'indemnité par lui réclamée et en tous les dépens;

Subsidiairement,—attendu qu'en fixant à dix le nombre des vacations employées par chaque expert et par le tiers-expert, et à 8 francs la somme à allouer pour chaque vacation, le conseil de préfecture a fait une évaluation exagérée du travail des experts; — réduire les frais d'expertise et de tierce-expertise que le conseil de préfecture a mis à la charge du requérant;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la réclamation présentée par le sieur Bobone devant le conseil de préfecture;

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et tendant au rejet de la requête :

1° Attendu que la rotonde dont s'agit est exclusivement affectée au remisage des locomotives; qu'il ne se fait dans cette rotonde que de menues réparations; que l'unique forge qui y est employée est placée à 55 mètres de la maison du requérant; que le travail n'y a lieu pendant la nuit que très-accidentellement et jamais dans des conditions de nature à causer aux voisins une gêne réelle et appréciable;

2° Attendu que la fumée qui s'échappe de la rotonde ne saurait davantage occasionner de dommages; qu'en effet elle sort d'une cheminée élevée de 12m.50 au-dessus du sol et éloignée de plus de 40 mètres du jardin du sieur Bobone; que la mortalité des arbres de ce jardin tient au sol et au climat et ne provient aucunement du fait de la compagnie;

3° Attendu que rien n'établit que l'asséchement du jardin et l'abaissement des eaux du puits proviennent des travaux de la compagnie; que dans tous les cas, en déblayant son terrain, la compagnie a agi dans la limite de ses droits, alors même que, par ces déblais, elle aurait modifié ou tari les sources qui alimentaient le puits et le jardin du requérant;

4° Attendu que les lézardes constatées dans la maison du sieur Bobone ne proviennent aucunement des tranchées exécutées par la compagnie; qu'en effet, ces lézardes n'existent que dans la maison et que d'autres bâtiments, plus légers et placés sur le bord même de la tranchée, n'ont souffert aucun dommage; que le mur de soutènement, construit pour contenir le terrain de Bobone, n'a fléchi dans aucune de ses parties; qu'enfin si la détérioration de la maison provient du défaut d'écoulement des eaux, ce dommage n'est pas du fait de la compagnie qui n'avait fait que tolérer l'écoulement de ces eaux sur son terrain et qui a usé de son droit en le supprimant; que, d'ailleurs, cet écoulement est parfaitement assuré par la rigole établie le long du boulevard Tricon, laquelle a une pente suffisante, mais que les riverains et particulièrement le requérant négligent d'entretenir en bon état;

5° En ce qui touche les frais d'expertise : attendu que, eu égard aux circonstances de l'affaire, le conseil de préfecture n'a pas fait une évaluation exagérée de la rémunération due à chaque expert en la fixant à 80 francs;

Vu les observations présentées par notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi;

Vu les procès-verbaux d'expertise et de tierce-expertise;

Vu le plan des lieux;

Vu toutes les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Vu l'article 641 du code Napoléon;

En ce qui touche le dommage qui aurait été causé au requérant par l'abaissement du niveau des eaux du puits existant dans son jardin :

Considérant qu'en admettant que l'abaissement, reconnu par les experts, dans le niveau des eaux du puits appartenant au requérant, provienne de ce que, en exécutant des tranchées sur son terrain, la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée aurait intercepté les sources qui alimentaient ce puits, ce fait ne saurait créer un droit à indemnité au profit du

sieur Bobone qui ne prétend pas avoir acquis, par titre ou par prescription, des droits à l'usage de ces sources;

En ce qui touche les autres dommages allégués par le requérant :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les autres dommages allégués par le requérant, pour réclamer le payement d'une indemnité, les uns ne sont pas justifiés, les autres proviennent de causes étrangères aux travaux exécutés par la compagnie;

Que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté, sur tous les chefs, la demande du sieur Bobone;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant qu'en fixant à 263f.60 les frais et honoraires dus aux experts des parties et au tiers-expert, le conseil de préfecture en a fait une appréciation exagérée et que, eu égard aux circonstances de l'affaire, il y a lieu de les réduire à la somme de 167f.60, en allouant à chacun des experts la somme de 48 francs, plus celle de 15f.30 pour frais de timbre et d'enregistrement, et au tiers-expert la somme totale de 56f.30;

Art. 1er. Les frais d'expertise et de tierce-expertise, mis à la charge du sieur Bobone, sont réduits à la somme de 167f.60;

2. L'arrêté du conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, en date du 17 décembre 1867, est réformé en ce qu'il a de contraire au présent décret;

3. Le surplus des conclusions de la requête est rejeté.

4. Le sieur Bobone est condamné aux dépens.

(N° 3322)

[16 mars 1870.]

Contravention. — Construction sans autorisation sur les dépendances d'une voie navigable. — Exception de propriété. — Condamnation, tous droits réservés. — (Sieur Delord.) — *Un riverain qui est poursuivi pour avoir élevé sans autorisation des constructions sur les dépendances d'une voie navigable ne peut échapper à une condamnation, sous le prétexte qu'il est propriétaire du terrain sur lequel il a construit. Le conseil de préfecture doit réprimer la contravention sans s'arrêter à l'exception de pro-*

priété soulevée par le contrevenant, sauf à ce dernier à réclamer, s'il s'y croit fondé, devant l'autorité compétente, une indemnité de l'État, à raison des terrains qui lui auraient été pris par l'administration pour les dépendances de la voie navigable.

Napoléon, etc.,

Vu la requête présentée pour le sieur Delord, et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 14 juin 1869, par lequel le conseil de préfecture du département du Gers, statuant sur un procès-verbal de contravention, dressé contre lui le 6 mars 1867, l'a condamné à 25 francs d'amende et à la démolition des ouvrages établis par lui sur le mur de soutènement qui relie son moulin aux perrés extérieurs de la dérivation navigable de la Baisse ; ledit recours fondé : 1° sur ce que les dispositions de l'ordonnance de 1669 ne s'appliquent pas aux canaux creusés de main d'homme, et que l'arrêt du 24 juin 1777 ne réprime que les constructions qui anticipent sur les eaux mêmes et entravent la navigation ; 2° sur ce que, le requérant soutenant que le mur sur lequel sont établis les ouvrages litigieux lui appartient, le conseil de préfecture aurait dû surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire eût prononcé sur cette question de propriété ;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, et tendant au maintien de l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire en réplique présenté par le sieur Delord, et par lequel ledit sieur Delord déclare persister dans ses précédentes conclusions;

Vu le procès-verbal de contravention de grande voirie, dressé le 6 mars 1867, par le sieur Estingoy, conducteur des ponts et chaussées à Condom, constatant que le sieur Delord, propriétaire du moulin de Barlet, a établi une balustrade sur le mur de soutènement qui relie le moulin de Barlet aux perrés extérieurs de la rive gauche de la dérivation de la Baisse, et a, en outre, placé contre ledit mur un escalier de six marches;

Vu le plan des lieux ;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu l'ordonnance d'août 1669, l'arrêt du conseil du 24 juin 1777;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Considérant que, aux termes du procès-verbal ci dessus visé, le sieur Delord était poursuivi pour avoir établi une balustrade et un escalier de six marches sur le mur de soutènement qui relie son

moulin de Barlet aux perrés extérieurs de la digue gauche de la dérivation navigable de la Baisse;

Considérant qu'il est établi par l'instruction, que le mur dont il s'agit fait partie des travaux de la dérivation exécutés par l'État; qu'ainsi le sieur Delord ne pouvait établir, sans l'autorisation de l'administration, les ouvrages indiqués au procès-verbal de contravention;

Que la circonstance que le sieur Delord aurait été propriétaire du terrain sur lequel ce mur a été construit ne pouvait faire obstacle à ce que le conseil de préfecture réprimât la contravention qui lui était déférée, sauf au sieur Delord à réclamer, s'il s'y croit fondé, devant l'autorité compétente, une indemnité de l'État, à raison des terrains qui lui auraient été pris par l'administration pour la construction du mur dont il s'agit;

Que, dès lors, le sieur Delord n'est pas fondé à demander l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture ci-dessus visé;

Art. 1er. La requête du sieur Delord est rejetée.

(N° 3323)

[16 mars 1870.]

Dommages. — Cours d'eau non navigables ni flottables. — Usines. — Chômages. — Vente nationale. — Consistance légale. — Modifications non autorisées. — Bases de l'indemnité. (Dame veuve Schuster.) *Chargés d'évaluer l'indemnité qui peut être due, par suite de prises d'eau alimentaires d'un canal, au propriétaire d'une usine située sur un cours d'eau non navigable ni flottable et vendue nationalement, les experts doivent tenir compte de la consistance de l'usine, au moment des chômages, en tant que la force motrice, qui était alors réellement employée, n'excédait pas celle dont l'usinier pouvait disposer en vertu de l'acte de vente nationale.*

Napoléon, etc.,

Vu le recours présenté par notre ministre des travaux publics, et tendant à ce qu'il nous plaise : réformer un arrêté, en date du 27 août 1869, par lequel le conseil de préfecture du département de la Meurthe, statuant sur la demande en indemnité formée par

les époux Schuster, propriétaires en vertu d'un acte de vente nationale du moulin de Grossmühl à Lutzelbourg, à raison des dommages causés à leur usine, depuis 1853, par les prises d'eau effectuées, dans la rivière la Zorn, pour l'alimentation du canal de la Marne au Rhin, a ordonné une expertise, et décidé que la quantité de force motrice, pour laquelle les requérants étaient admis à demander une indemnité, ne pouvait dépasser celle nécessaire pour faire mouvoir, avec la chute de l'usine, trois roues motrices à palettes planes et à une paire de meules à farine chacune, telles qu'elles existaient au moment des prises d'eau;

Ce faisant, attendu qu'au moment de la vente nationale, en l'an IV, la consistance du moulin de Grossmühl était de deux tournants; qu'en 1843, un troisième tournant a été ajouté par l'usinier sans autorisation; qu'il n'est pas suffisamment établi que ce troisième tournant ait pu fonctionner sans exiger l'emploi d'une force motrice plus considérable que celle qui mettait en jeu les deux tournants existant en l'an IV; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a compris ce troisième tournant dans la consistance légale de l'usine, sans avoir fait vérifier par les experts si l'addition de cette roue n'avait pas eu pour effet d'accroître la force motrice attribuée à l'usine en vertu de l'acte de vente nationale;

Réformer l'arrêté du 30 novembre 1869 en ce sens que, pour l'évaluation de l'indemnité, les experts tiendront compte de la consistance de l'usine de Grossmühl, telle qu'elle était constituée au moment des chômages, mais seulement en tant que la force motrice dépensée par les trois tournants qui existaient alors n'excéderait pas celle dont l'usinier pouvait disposer en vertu de la vente nationale consentie à ses auteurs en l'an IV;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire en défense présenté pour la dame Bloser, veuve Schuster et consorts, et tendant au rejet du recours, avec dépens, par les motifs que si, en 1843, l'usinier du moulin de Grossmühl a ajouté à son usine une roue motrice, il n'a touché en rien aux ouvrages régulateurs de la force motrice, et n'a fait qu'améliorer la situation de l'usine sans rien usurper;

Vu le procès-verbal d'estimation et de visite des lieux du moulin de Grossmühl, en date du 23 messidor an IV, duquel il résulte que, au moment de la vente nationale la consistance du Grossmühl ou grand moulin de Lutzelbourg était de deux tournants;

Vu l'acte de la vente nationale faite le 3 thermidor an IV, au profit des auteurs du sieur Schuster;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier, et notamment les rapports de l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de l'Est du canal de la Marne au Rhin, en date des 30 juin et 18 septembre 1869;

Vu les lois des 22 décembre 1789 — 8 janvier 1790 et l'instruction législative des 11-20 août 1790, la loi des 28 septembre — 6 octobre 1791, et l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant qu'au cours de l'instance engagée, entre le propriétaire de l'usine de Grossmühl et l'État, au sujet du règlement de l'indemnité qui pouvait être due au propriétaire de cette usine, vendue nationalement, à raison des prises d'eau effectuées dans la rivière la Zorn, non navigable ni flottable, pour l'alimentation du canal de la Marne au Rhin, il a été soutenu, au nom de l'État, que l'indemnité dûe au propriétaire de l'usine ne devait être calculée qu'en tenant compte de la force motrice qui avait été l'objet de la vente nationale consentie à ses auteurs en l'an IV; que le conseil de préfecture a décidé qu'il serait tenu compte au propriétaire de l'usine de toute la force motrice utilisée au moment des prises d'eau ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et que d'ailleurs il n'est pas contesté, que, en 1843, des modifications ont été apportées au moulin de Grossmühl, sans autorisation de l'administration ; que notre ministre des travaux publics soutient que ces changements ont eu pour effet de modifier le régime des eaux de la rivière la Zorn et d'accroître le volume d'eau dont l'usinier de Grossmühl pouvait disposer en vertu de l'acte de vente nationale de son moulin de l'an IV;

Considérant qu'il n'est pas établi par l'instruction que les modifications apportées par l'usinier de Grossmühl à son moulin, en 1843, n'aient pas été de nature à exiger l'emploi d'un volume d'eau plus considérable que celui qui a été attribué à l'acquéreur par l'acte de la vente nationale; que, dans ces circonstances, notre ministre est fondé à demander que les experts chargés par l'arrêté attaqué d'évaluer l'indemnité à laquelle a droit l'usinier de Grossmühl ne tiennent compte de la force motrice qui était utilisée au moment des prises d'eau, qu'autant que cette force motrice n'excéderait pas celle qui a été vendue nationalement à l'usinier en l'an IV, et à réclamer en ce sens la réformation de l'arrêté du conseil de préfecture du département de la Meurthe du 30 novembre 1869;

Art. 1er. Les experts chargés, en vertu de l'arrêté du conseil de

préfecture du département de la Meurthe, en date du 30 novembre 1869, d'évaluer l'indemnité qui peut être dûe à l'usinier du moulin de Grossmühl, à raison des dommages causés à son usine, depuis 1853, par les prises d'eau effectuées dans la rivière la Zorn pour l'alimentation du canal de la Marne au Rhin, tiendront compte de la consistance de l'usine de Grossmühl, telle qu'elle était constituée au moment des chômages, en tant que la force motrice qui était alors réellement employée n'excédait pas celle dont l'usinier pouvait disposer en vertu de l'acte de vente nationale de l'an IV;

2. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de la Meurthe, en date du 30 novembre 1869, est réformé en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède.

(N° 3324)

[23 mars 1870.]

Carrières. — Extraction de matériaux. — Chose jugée. — Matériaux vendus à des tiers. — Compétence. — (Sieurs Baussan et Bouvas.) *— Il y a lieu de maintenir la chose jugée, lorsqu'un requérant reproduit, sans aucun fait nouveau à l'appui, une prétention sur laquelle le conseil d'État a déjà statué* (*). *— Si des entrepreneurs autorisés à exploiter une carrière pour un travail d'utilité publique, en détournent des matériaux pour une autre destination, c'est devant l'autorité judiciaire que les requérants doivent porter leur réclamation* (**).

Napoléon, etc.,

Vu les requêtes sommaire et ampliative présentées pour les sieurs

---

(*) Voir, sur la même affaire, les deux arrêts du 9 août 1865 et 30 avril 1868; 4e série, VI, 458; VIII, 1156.

(**) L'autorité judiciaire est également compétente, à l'exclusion des tribunaux administratifs, quand l'extraction se fait, en vertu, non d'un arrêté préfectoral, mais d'une convention amiable entre le propriétaire et l'entrepreneur, ou quand elle s'opère en dehors des formes réglementaires. — Arrêts 17 mars 1859 (sieur Martel), 3e série, IX, 553; — 17 janvier 1868 (Burnet et Stears; 28 mai 1868 (sieurs Thome et compagnie); — 13 février 1869 (sieur Boysseau de Mollanville); — 5 mai 1869 (sieur Dufau); 4e série, VIII, 949; IX, 388, 436 et 835.

Baussan, Bouvas et compagnie, demeurant à Bourg-Saint-Andéol, département de l'Ardèche et tendant à ce qu'il nous plaise : annuler un arrêté, en date du 28 décembre 1867, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Ardèche, — statuant sur une demande en règlement de l'indemnité due aux requérants à raison des matériaux extraits dans la carrière du Roc-d'Assises, dont ils sont propriétaires par les sieurs Guillier et Gay, entrepreneurs des travaux d'élargissement du pont Saint-Esprit, par la régie qui a succédé auxdits entrepreneurs, et par les sieurs Reymond et Gérin, entrepreneurs qui ont terminé les travaux dont il s'agit, — a 1° fixé à 3f.50 par mètre cube de pierre extraite, le droit de carrière à payer par la régie et les sieurs Reymond et Gérin ; 2° évalué à 1 514 mètres cubes les quantités de matériaux extraites, savoir : 642 mètres cubes par les sieurs Guillier et Gay, 321 mètres cubes par la régie, 551 mètres cubes par les sieurs Reymond et Gérin ; 3° condamné les sieurs Reymond et Gérin à enlever 1 150 mètres cubes de débris pour remettre la carrière dans un bon état d'exploitation, ou à payer aux requérants la somme de 460 francs à titre de dommages-intérêts ; 4° alloué aux requérants les intérêts des sommes qui leur étaient dues à partir du jour de leurs requêtes introductives d'instance ;

Ce faisant, attendu, en ce qui touche le droit de carrière, que, aux termes de l'article 55 de la loi du 16 septembre 1807, les matériaux, lorsqu'il s'agit d'une carrière en exploitation, doivent être payés au prix courant du pays ; que, dans l'espèce, il n'est pas contesté que la carrière du Roc-d'Assises fût en exploitation ; que, de plus, les requérants ont toujours vendu leurs matériaux à raison de 6f.50 pour droit de carrière ;

Fixer à ce chiffre l'indemnité à payer par la régie et par les sieurs Reymond et Gérin pour chacun des mètres cubes de pierre par eux extraits ;

En ce qui touche les quantités de matérieux extraites, dire que c'est à tort que le tiers-expert et le conseil de préfecture, par suite d'un mode d'évaluation arbitraire, ont fixé lesdites quantités à 1 514 mètres cubes ; que, dans cette évaluation, il n'a été tenu compte ni d'un volume de 134 mètres cubes de blocs brisés et jetés aux décombres par les sieurs Guillier et Gay, ni de certaines quantités de matériaux qui n'ont pas été utilisés au pont Saint-Esprit, et qu'il a été fait une appréciation insuffisante du déchet provenant de la réduction des bancs de la carrière ;

Fixer à 2 479 mètres cubes le volume des matériaux extraits, savoir : 1 284 mètres cubes par les sieurs Guiller et Gay, 378 mètres

cubes par la régie, 817 mètres cubes par les sieurs Reymond et Gérin ;

En ce qui touche la condamnation prononcée contre les sieurs Reymond et Gérin, à raison d'une exploitation vicieuse de la carrière :

Dire que c'est à tort que ladite condamnation a été prononcée uniquement contre les sieurs Reymond et Gérin, et en déclarer tenu solidairement le département de l'Ardèche, auquel lesdits entrepreneurs se trouvaient substitués ;

Attendu, en outre, que le prix de 0f.40 par mètre cube de déblais alloué par le conseil de préfecture est insuffisant;

Fixer à 3000 francs l'indemnité à payer aux requérants pour le cas où les exploitants ne dégageraient pas eux-mêmes la carrière de tout encombrement; allouer aux requérants les intérêts des sommes qui leur sont dues par la régie et les sieurs Reymond et Gérin, depuis le jour où la régie et les sieurs Reymond et Gérin ont respectivement pris possession de la carrière du Roc-d'Assises; subsidiairement depuis le mois d'avril 1864, époque de l'emploi des matériaux, leur allouer également les intérêts des intérêts échus depuis plus d'une année ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu la réclamation présentée par les sieurs Baussan, Bouvas et compagnie devant le conseil de préfecture ;

Vu l'ordonnance rendue, le 4 mars 1868, par le président de la section du contentieux de notre conseil d'État ; ladite ordonnance portant que le recours des sieurs Baussan, Bouvas et compagnie serait communiqué aux sieurs Guillier et Gay, au département de l'Ardèche, en la personne du préfet, et aux sieurs Reymond et Gérin; ensemble les exploits en date des 4 et 23 mai 1868, par lesquels les sieurs Aghaudery, huissier près le tribunal de Nîmes, et Perrin, huissier près le tribunal civil d'Uzès, ont signifié ladite ordonnance au préfet du département du Gard, aux sieurs Murco, syndic de la faillite Guillier et Gay, François Reymond et Hercule Gérin, lesquels n'ont pas fourni de défense ;

Vu les observations présentées par notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, et tendant à ce qu'il nous plaise : maintenir l'arrêté attaqué par les motifs que les sieurs Baussan, Bouvas et compagnie ne justifient pas que l'indemnité qui leur a été allouée soit insuffisante ; ensemble le rapport de l'ingénieur en chef du département de l'Ardèche, en date du 29 juillet 1868, et la lettre du préfet dudit département, en date du 1er août suivant ;

Vu notre décret rendu au contentieux le 30 avril 1868;

Vu les rapports de l'ingénieur en chef tiers-expert, en date du 27 juillet 1867; ensemble le rapport des quatre experts;

Vu le rapport de l'ingénieur ordinaire en date du 29 juin 1867;

Vu toutes les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu la loi du 16 septembre 1807, article 55;

Vu les articles 1153 et 1154 du code Napoléon;

En ce qui touche le droit de carrière :

Considérant qu'à la suite de difficultés survenues entre les sieurs Baussan, Bouvas et compagnie, propriétaires de la carrière du Roc-d'Assises, et les sieurs Guillier et Gay, qui s'étaient rendus adjudicataires des travaux de reconstruction du pont Saint-Esprit, relativement à la fixation du droit de carrière dû aux requérants à raison des matériaux extraits de ladite carrière, il a été jugé par nous, en notre conseil d'État, statuant au contentieux, le 30 avril 1868, qu'en fixant ce droit à 3f.50 par mètre cube de pierre extraite, il en serait fait une juste évaluation;

Que les requérants n'excipent d'aucun fait nouveau qui soit de nature à justifier une élévation de prix à l'encontre de la régie et des sieurs Reymond et Gérin, qui ont succédé auxdits entrepreneurs Guillier et Gay, et terminé les travaux; que, dès lors, le prix de 3f.50 par mètre cube doit être maintenu;

En ce qui touche la quantité des matériaux extraits :

Considérant que les requérants, pour demander que cette quantité, fixée à 1514 mètres cubes par le conseil de préfecture sur l'avis du tiers-expert, soit élevée à 2479 mètres cubes, se fondent : 1° sur ce qu'il ne leur aurait pas été tenu compte d'une certaine quantité de blocs brisés et jetés aux décombres par les entrepreneurs Guillier et Gay; 2° sur ce qu'ils n'auraient pas été indemnisés de certaines quantités de matériaux non employés au pont Saint-Esprit; 3° sur ce qu'il n'aurait pas été fait une appréciation suffisante du déchet provenant de la réduction des bancs;

Considérant, sur le premier grief, qu'il résulte de l'instruction que les entrepreneurs Guillier et Gay ont brisé et jeté aux décombres une certaine quantité de blocs qu'ils regardaient comme défectueux; que les quelques profits que les propriétaires de la carrière ont pu retirer de l'abandon qui leur a été fait de ces débris, ne sauraient compenser l'indemnité qui leur est due de ce chef; qu'en ajoutant 134 mètres cubes au volume des matériaux que le conseil de préfecture a mis au compte de ces entrepreneurs, il sera fait une juste appréciation de cette indemnité;

Considérant que, sur le second grief, si, comme le soutiennent les requérants, les entrepreneurs ont extrait de la carrière du Roc-d'Assises des matériaux qui n'ont pas été employés au pont Saint-Esprit, c'est devant l'autorité judiciaire que les sieurs Baussan, Bouvas et compagnie doivent porter leurs réclamations;

Considérant, sur le troisième grief, que le conseil de préfecture a évalué, d'après le tiers-expert, au sixième du volume de la pierre mise en place, le déchet résultant de la réduction des bancs, et que les requérants ne justifient pas que cette évaluation soit insuffisante;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce que la carrière soit déblayée et remise en bon état d'exploitation, et subsidiairement à ce qu'il leur soit alloué une indemnité de 3 000 francs:

Considérant que les requérants ne contestent pas que l'enlèvement de 1 150 mètres cubes de débris suffira pour remettre la carrière du Roc-d'Assises en bon état d'exploitation, et qu'il résulte de l'instruction que le prix de 0f.40 par mètre cube, alloué par le conseil de préfecture, est le prix alloué d'ordinaire pour les déblais de cette nature dans les entreprises de travaux publics; que les requérants ne justifient pas que ce prix soit inférieur à celui qui leur est dû; qu'ainsi ils ne sont pas fondés à attaquer la disposition par laquelle le conseil de préfecture leur a accordé une indemnité de 460 francs, si les entrepreneurs Reymond et Gérin ne préfèrent exécuter eux-mêmes les travaux de déblayement;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce que le département de l'Ardèche soit tenu solidairement du payement de ladite indemnité pour déblayement:

Considérant que le département de l'Ardèche est resté étranger aux travaux d'élargissement du pont Saint-Esprit, situé dans le département du Gard; qu'il ne saurait, dès lors, être tenu solidairement du payement d'une indemnité relative auxdits travaux;

En ce qui touche les intérêts:

Considérant que c'est avec raison que, conformément aux dispositions de l'article 1153 du code Napoléon, le conseil de préfecture n'a alloué aux sieurs Baussan, Bouvas et compagnie, les intérêts de l'indemnité qui leur était due qu'à partir du jour où ils en ont fait la demande;

En ce qui touche les intérêts des intérêts:

Considérant que le conseil de préfecture a fait courir, au profit des sieurs Baussan, Bouvas et compagnie, à partir du 21 juillet 1862, les intérêts des sommes qui leur étaient dues par les sieurs

Guillier et Gay, et à partir du 26 avril 1865, les intérêts des sommes qui leur étaient dues par la régie et par les sieurs Raymond et Gérin; que, dès lors, aux termes de l'article 1154 du code Napoléon, les requérants étaient fondés à demander les intérêts de ces intérêts, le 17 novembre 1866, contre les sieurs Guillier et Gay et le 8 février 1868, pour la seconde fois contre les mêmes Guillier et Gay, et pour la première contre la régie et contre les sieurs Reymond et Gérin;

Art. 1er. Le volume des matériaux extraits de la carrière du Roc-d'Assises pour les travaux d'élargissement du pont Saint-Esprit, est fixé à 1648 mètres cubes à payer, savoir : 776 mètres cubes par les sieurs Guillier et Gay, 321 mètres cubes par la régie, 551 mètres cubes par les sieurs Reymond et Gérin.

2. Les sieurs Baussan, Bouvas et compagnie auront droit : 1° à partir du 17 novembre 1866, aux intérêts des intérêts alors échus depuis plus d'une année, des sommes qui leur sont dues par les sieurs Guillier et Gay; 2° à partir du 8 février 1868, aux intérêts de ces mêmes intérêts, ainsi qu'à ceux des intérêts des sommes qui leur sont dues par la régie et par les sieurs Reymond et Gérin.

3. Le surplus des conclusions des sieurs Baussan, Bouvas et compagnie est rejeté.

4. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de l'Ardèche, en date 28 décembre 1867, est réformé en ce qu'il a de contraire au présent décret.

(N° 3325)

PERSONNEL.

Mai et Juin 1870.

INGÉNIEURS.

1^{rs} DÉCORATIONS.

Décret du 11 *mai* 1870. — M. Decharme (Pierre-Théodore), ingénieur en chef de 1re classe, est nommé officier de la Légion d'honneur (chevalier du 29 avril 1847; quarante ans de service).

2° DÉCISIONS DIVERSES.

2 *mai*. — M. Doniol, ingénieur ordinaire, attaché, dans le département de l'Oise, au service de l'arrondissement de Beauvais, aux études d'un chemin de fer de Beauvais à Gournay et au contrôle des travaux du chemin de fer de Pontoise à Dieppe, sera attaché, en outre, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Mahyer, aux études d'un chemin de fer dirigé de Beaumont sur Amiens avec prolongement de Beaumont à la ligne d'Épinay à Luzarches vers Moiselles.

7 *mai*. — M. Hausser, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé à sa sortie de l'école d'une mission en Allemagne, sera chargé, dans le département du Morbihan, de l'arrondissement de Lorient, et attaché, en outre, au service des ports maritimes et au service de contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements, en remplacement de M. Jozon, appelé à un autre service.

Idem. — M. Bonneau du Martray, ingénieur ordinaire à Nevers, sera chargé du contrôle de l'exploitation de la section du che-

min de fer de Santenay à Étang, comprise entre Santenay et Épinac.

10 *mai.* — M. Decœur, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Corte, sera chargé, dans le département des Pyrénées-Orientales, du service de l'arrondissement de Prades.

13 *mai.* — M. Vallée, ingénieur en chef, actuellement en congé pour cause de maladie, est mis en disponibilité.

14 *mai.* — M. Martin de Beaucé, nommé ingénieur en chef par décret du 22 décembre dernier, sera chargé du service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, en remplacement de M. Decharme, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. Potel, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service hydraulique du département de la Charente-Inférieure et au service de contrôle des chemins de fer des Charentes, sera chargé du service de l'arrondissement de la Rochelle et attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure, et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, etc., en remplacement de M. Martin de Beaucé, nommé ingénieur en chef.

Idem. — M. Petit, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département des Landes, du service de l'arrondissement du Sud, sera attaché spécialement, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Faraguet, au service des études et travaux de la ligne du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie.

Sa résidence est fixée à Nérac.

19 *mai.* — M. Girardon (Charles), ingénieur ordinaire, chargé, dans le département de la Haute-Loire, du service de l'arrondissement du Puy, sera chargé, dans le département de la Loire, du service des travaux d'assainissement et d'irrigation de la plaine du Forez, en remplacement de M. Feuerstein, appelé à une autre service.

Sa résidence sera fixée à Montbrison.

30 *mai.* — M. Pigeon, ingénieur ordinaire, actuellement chargé, dans le département du Var, du service de l'arrondissement de Brignolles, sera chargé, dans le département des Alpes-Maritimes, du service de l'arrondissement de Grasse, en remplacement de M. Vauthier, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

3° RETRAITES.

M. Decharme (Pierre-Théodore), ingénieur en chef de première classe, né le 12 mai 1808, est admis à faire valoir ses droits à la retraite (quarante ans de services). . . . . Date d'exécution. 16 mai 1870

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

9 *mai.* — M. Picart (Joseph-Nicolas), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service du canal de la Marne au Rhin, dans le département de la Meurthe.

14 *mai.* — M. Imbard (Éléonor-Marius-Auguste), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

16 *mai.* — M. Mercier (Eugène-Isidore-Alfred), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service de la troisième section de la navigation de la Loire, dans le département de Maine-et-Loire.

Idem. — M. Clément (Félix), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Mayenne.

Idem. — M. Breton (François-Henri-Jean-Baptiste), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire.

19 *mai.* — M. Dalpeint (Antoine), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de l'Aude.

23 *mai.* 1870. — M. Duminy (Antoine), est nommé conducteur auxiliaire dans les bureaux de l'Administration centrale.

27 *mai.* — M. Pelletier (Louis-Ernest), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

27 *mai.* — M. Destouy (Émile-Léonard), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de l'Aisne.

28 *mai.* — M. Mallet (Désiré-Léon-Albert), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, dans le département du Nord.

Idem. — M. Cavel (Jean-Louis-Adolphe), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service de la navigation de la Belgique vers Paris, dans le département du Nord.

30 *mai.* — M. Gazin (Jean), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service de la navigation du Tarn, dans le département de Tarn-et-Garonne.

Idem. — M. Kernevès (Ollivier-Marie), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département du Finistère.

Idem. — M. Chevallier (Prosper-Jules), est nommé conducteur auxiliaire au service de la quatrième section de la navigation de la Seine, dans le département de la Seine-Inférieure.

Idem. — M. Abgrall (Émile), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service maritime de la Charente-Inférieure.

3 *juin.* — M. Maubrey (Gustave), piqueur au service municipal de la ville de Paris, est nommé conducteur auxiliaire et mis à la disposition de M. le ministre de la marine et des colonies, pour être employé au service des ponts et chaussées en Cochinchine.

7 *juin.* — M. Précigou (Jean-Baptiste-François-Félix), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Haute-Vienne.

Idem. — M. Gervais (Jean-François-Edmond), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département du Tarn.

Idem. — M. Querbes (Bertrand-Eugène), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service maritime du département de l'Hérault.

Idem. — M. Quigneaux (Rosemond-Ferdinand), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de l'Isère.

Idem. — M. Révol (Auguste-Gaspard), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de l'Isère.

7 *juin.* — M. Sebelin (Joseph-Prosper), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de l'Isère.

7 *juin.*— M. Dourouze (Achille-Augustin), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de l'Isère.

8 *juin.* — M. Mascle (Esprit), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département du Var.

Idem. — M. Wallard (Edmond-Alexandre), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département du Var.

Idem. — MM. François (Émile-Auguste) et Géneau (Louis-Émile), agents secondaires sont nommés conducteurs auxiliaires au service de la construction du chemin de fer d'Arras à Étaples, dans le département du Pas-de-Calais.

Idem. — M. Dupont (Jules-Marie), agent secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service de la navigation dans le département d'Ille-et-Vilaine.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

6 *mai* — M. Bernadeau, conducteur principal faisant fonction d'ingénieur ordinaire chargé du service de l'arrondissement de Bonneville (Haute-Savoie), sera chargé, dans le département de Lot-et-Garonne, du service de l'arrondissement de Marmande.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

9 *mai.* — M Fortier, conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ain, passe au service ordinaire du département de la Côte-d'Or.

11 *mai.* — M. Laurent (Hector), conducteur de 4ᵉ classe en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire de la Corse.

12 *mai.* — M. Durios, conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service de l'Algérie, est attaché au service ordinaire du département du Gers.

Idem. — M. Michaux (Michel), conducteur de 4ᵉ classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service de la troisième section de la navigation de la Loire.

14 *mai.* — Est acceptée la démission de M. Carnat, conducteur de 2ᵉ classe, au service municipal de la ville de Paris.

Idem. — M. Castillon, conducteur de 1ʳᵉ classe dans le département de la Seine-Inférieure, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

16 *mai.* — M. Leloup, conducteur de 3ᵉ classe, au service ordinaire du département de la Manche, passe au service ordinaire du département de la Seine.

Idem. — M. Vergniaud, conducteur de 3ᵉ classe, au service de l'Algérie, est mis à la disposition de M. le ministre de la marine et des colonies pour être employé au service des ponts et chaussées en Cochinchine.

19 *mai.* — M. Laffargue (Jean), conducteur de 4ᵉ classe, au service ordinaire du département du Lot, passe dans le département de la Lozère, au service de la construction du chemin de fer de Severac à Marvejols.

Idem. — M. Roussel (Nicolas-Adolphe), conducteur de 4ᵉ classe, au service de la quatrième section de la navigation de la Seine, dans le département de la Seine-Inférieure, passe dans le département de Seine-Oise, au service des études et de la construction du chemin de fer de Luzarches à Saint-Denis, par Pontoise.

19 *mai.* — M. Feuerstein, sous-ingénieur faisant fonction d'ingénieur, chargé des travaux d'assainissement et d'irrigation de la plaine du Forez, sera chargé du service de l'arrondissement de Roanne, et attaché au service de la 1ʳᵉ section de la navigation de la Loire, en remplacement de M. Bertrand, conducteur principal faisant fonction d'ingenieur, qui restera exclusivement attaché, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Guillemain, au service de la 2ᵉ section de la Loire et au service du canal de Roanne à Digoin.

23 *mai.* — M. Morel (Jean-Baptiste), conducteur de 4ᵉ classe, en congé illimité, et remis en activité et attaché, dans le département de la Meuse, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Lérouville à Sedan.

25 *mai.* — M. Frangeul, conducteur de 2ᵉ classe, au service maritime de la Loire-Inférieure, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

27 *mai.* — M. Griffon, conducteur auxiliaire, attaché au service ordinaire de la Savoie, passe au service ordinaire du Calvados.

30 *mai.* — M. Bosio, conducteur embrigadé de 1ʳᵉ classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, sera chargé, dans le département du Var, du service de l'arrondissement de Brignolles, en remplacement de M. Pigeon, chargé de l'arrondissement de Grasse.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. le Taro, conducteur de 4ᵉ classe, au service du chemin de fer de Rennes à Brest, dans le département du Finis-

tère, passe au service maritime du département de la Loire-Inférieure.

30 *mai.* — M. Gibault, conducteur de 4e classe, au service maritime de la Charente-Inférieure, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

1er *juin.* — M. Mainguet, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du Loiret, est mis, sur sa demande, en disponibilité, avec demi-traitement.

7 *juin.* — M. Belluc, conducteur de 2e classe, en disponibilité, est remis en activité et attaché, dans le département de la Gironde, au service du contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Midi.

Idem. — M. Peynot, conducteur de 3e classe, au service municipal de la ville de Paris, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

3e RETRAITES.

	Dates d'exécution.
M. Liége (Jean-Philippe), conducteur principal, au service de la navigation, dans le département d'Ille-et-Vilaine.	1er mai 1870
M. Pérignon (Jean-Baptiste), conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure..	1er juin 1870
M. Blanc (Jean-Baptiste-Félix), conducteur de 2e classe, en disponibilité.	1er juin 1870
M. Herche (Victor-Désiré), conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Manche..	1er juin 1870
M. Cullet (Joseph), conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Haute-Saône.	1er juin 1870
M. Vautier (Pierre-Félix), conducteur principal, aisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Grasse. .	1er juin 1870
times).	1er juin 1870
M. Chotel (Joseph-Jules), conducteur de deuxième classe, au service ordinaire dans le département des Vosges.	1er juillet 1870

4° DÉCÈS.

	Dates des décès.
M. Vieules, conducteur de 3° classe, au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.	26 avril 1870
M. Raymond (Louis), conducteur de 2° classe au service ordinaire du département de l'Isère.	11 mai 1870
M. Pommier, conducteur principal du département de l'Isère.	11 mai 1870
M. Martin (Léon), conducteur principal, au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne.	25 mai 1870
M. Biétrix (Antoine-Marcellin), conducteur principal au service ordinaire du Jura.	25 mai 1870




UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 06559 8024

